Le trafic maritime de la Côte-Nord

LEGISLATIVE LIBRARY OF ONTARIO
TORONTO
WITHDRAWN
MAY 5 1975
RECEIVED

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Industrie et du Commerce
Direction générale de la Recherche et de la Planification
Direction des Etudes régionales
1973

LE TRAFIC MARITIME DE LA CÔTE-NORD

Par:

Jacquelin HARVEY, Ph.D.

Ministère de l'Industrie et du Commerce
Québec, 1973

AVANT-PROPOS

Le fleuve Saint-Laurent constitue la plus grande artère maritime de l'Amérique du Nord. Il forme sans contredit l'un des traits géographiques dominants le long duquel s'est concentrée l'activité économique québécoise.

Monsieur Jacquelin Harvey, directeur des Etudes régionales au ministère de l'Industrie et du Commerce, a tenté d'illustrer certaines facettes des activités maritimes de la Côte-Nord. L'Université Laval a reconnu l'excellence de ce travail en décernant à monsieur Harvey le grade de docteur en géographie.

Bien qu'il ne puisse assumer la responsabilité vis-à-vis un travail d'abord destiné à satisfaire des exigences académiques, le Ministère se réjouit de l'honneur ainsi fait à l'un de ses employés, et juge fortement souhaitable d'en favoriser la diffusion au bénéfice des personnes préoccupées par les questions de nature géo-économique.

Axée d'abord sur l'analyse détaillée des activités maritimes régionales, l'auteur fait également le point sur l'exploitation des richesses naturelles de l'arrière-pays et sur la situation générale de la Côte-Nord dans le contexte socio-économique québécois.

Au sens large du mot, il s'agit d'un ouvrage de référence, à caractère régional, intéressant particulièrement le milieu maritime, mais aussi toute personne désireuse d'accroître ses connaissances sur cet aspect important de l'économie de la Côte-Nord.

Le sous-ministre adjoint

Marcel Bergeron

REMERCIEMENT

La présente étude a nécessité la collaboration de nombreuses personnes tant au niveau d'organismes que sur le plan individuel.

Nous voudrions d'abord exprimer notre reconnaissance au ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, en particulier à la Direction Générale de la Recherche et de la Planification et aux directions de l'Infrastructure Industrielle, des Pêcheries, du Développement régional et des Communications, au Bureau de la Statistique et au Service du Dessin. D'autres ministères québécois, notamment les Terres et Forêts, les Richesses Naturelles, l'Education et les Transports, nous ont également apporté une aide précieuse.

Au niveau fédéral, nous remercions Statistique Canada, division des Transports par Eaux, qui n'a cessé de nous fournir des données de base sur le transport maritime en général.

Sur le plan universitaire, nous remercions M. Fernand Grenier, ex-doyen de la faculté des Lettres de Laval, et directeur de cette recherche. Egalement, les professeurs Jean Raveneau et Jacques Letarte du Département de Géographie, M. Fabien Caron du Centre d'Etudes Nordiques et le laboratoire de cartographie.

De nombreuses informations nous ont été fournies par les compagnies minières Iron Ore, Quebec Cartier Mining et Fer et Titane du Québec ainsi que par Wabush Mines, par les transporteurs de céréales Cargill Grain et Louis Dreyfus, par Quebec North Shore Paper et la Société Canadienne des Métaux Reynolds. Dans le secteur des pêches, nous remercions l'Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent, l'ex-Coast Produce, St. Lawrence Sea Products et Pêcheurs Unis; dans celui des marchandises générales Clarke Steamship et Agence Maritime ainsi que l'Anglo Canadian Pulp and Paper Mills et le Board of Grain Commissioners for Canada.

Les autorités municipales de Sept-Iles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Hauterive nous ont également apporté une bienveillante attention.

Enfin, notre reconnaissance s'adresse également à toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont collaboré à ce travail.

JACQUELIN HARVEY

TABLE DES MATIERES

Avant-propos III
Remerciements VII
Table des matières IX
Liste des tableaux XIV
Liste des figures XIX
Liste des photographies XXII
Bibliographie XXV

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE

L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES: BASES ECONOMIQUES DE LA CÔTE-NORD 17

Chapitre I: LA MER: PREMIERE RESSOURCE EXPLOITEE 20

1 - Rappel historique 20
2 - Un vaste territoire de pêche: l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent 28
3 - Des effectifs de pêche importants 29
4 - Des techniques relativement anciennes 36
a) Le chalut 36
b) La trappe à morue 38
c) Le filet maillant 40
d) La ligne à main et la palangre 40
e) Les autres 41
5 - Une flotte de pêche inadéquate 43
a) La flotte côtière 43
b) La flotte hauturière 45
6 - Des organismes de pêche peu équilibrés 50
a) St. Lawrence Sea Products 50
b) L'ex-Coast Produce 54
c) L'Association Coopérative de Belle-Isle 60
d) L'Association Coopérative des Pêcheurs de Port-Cartier 63
e) Conserveries 65

Chapitre II: LA FORÊT: L'UNE DES GRANDES SOURCES D'APPROVISIONNEMENT DE L'INDUSTRIE QUEBECOISE DES PÂTES ET PAPIERS 71

1 - Une couverture forestière immense 72
2 - De vastes possibilités annuelles 76
3 - Un territoire peu exploité 79

Chapitre III: LE MINERAI DE FER: PILIER DE L'ECONOMIE REGIONALE .. 92

1 - Le lac Allard: premier gisement exploité 93
2 - Le lac Knob: première grande réalisation dans la péninsule 98
3 - Le lac Carol: un développement récent 103
4 - Le lac Wabush: dernier-né du secteur minier 110
5 - Le lac Jeannine: une exploitation majeure 114

Chapitre IV: L'ENERGIE HYDRO-ELECTRIQUE: UN ATOUT MAJEUR POUR LE QUEBEC 123

1 - Une région prévilégiée sur le plan hydrographique 124
2 - Des aménagements uniques en Amérique du Nord 127
a) Le complexe de la Bersimis 130
b) Le complexe de la Manicouagan-Outardes 136
c) Les chutes Churchill 144

SECONDE PARTIE

LES TRAFICS MARITIMES 150

Chapitre I: UNE ACTIVITE EN DECLIN: LES PÊCHERIES 153

1 - Un volume peu important 153
2 - Une valeur proportionnelle 167

Chapitre II: UNE ACTIVITE DEJA ANCIENNE: LES TRAFICS DE BOIS A PÂTE, PÂTE DE BOIS ET PAPIER JOURNAL 179

1 - Le bois à pâte: élément majeur du triptyque 179
a) Les données globales 179
b) Les expéditions vers les ports étrangers 182
c) Les expéditions vers les ports canadiens 186

2 - La pâte de bois: un trafic presque disparu 198
a) Les données globales 199
b) Les expéditions vers les ports étrangers 199
i - Gulf Pulp and Paper Company 201
ii - Quebec North Shore Paper Company 207
c) Les expéditions vers les ports canadiens 207
3 - Le papier journal: un trafic en progression 210

Chapitre III: LE MOTEUR PRINCIPAL DES ACTIVITES MARITIMES: LE TRAFIC MINIER 222

1 - Les données globales 223
a) Les données de base 223
b) Les expéditions vers les ports étrangers 226
c) Les expéditions vers les ports canadiens 236
2 - Le port de Sept-Iles: principal expéditeur 239
a) Les caractéristiques géographiques 240
b) La manutention du minerai 244
c) Les quais 247
d) Les trafics 257
3 - Le port de Pointe-Noire: un trafic récent 268
a) Les caractéristiques géographiques 268
b) Arnaud Railway Company 270
c) L'usine de boulettage 271
d) Les installations portuaires 274
e) Les trafics 275
4 - Le port de Port-Cartier: un trafic majeur 283
a) Les caractéristiques géographiques 284
b) Les installations portuaires 285
c) Le trafic 293
5 - Le port de Havre-Saint-Pierre: un trafic mineur 301
a) Les caractéristiques géographiques 302
b) Les installations portuaires 306
c) Le trafic 306

Chapitre IV: UNE ACTIVITE DE TRANSIT: LE TRAFIC DES CEREALES 318

1 - Les raisons qui ont amené les compagnies céréalières sur la Côte-Nord 319
a) L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent 319
b) La disponibilité de fret de retour 321
c) Des ports en eaux profondes 322
d) Des sites industriels disponibles 325
e) Des ports ouverts à l'année longue 327
f) Les avantages fiscaux 329

2 - Des ports céréaliers bien équipés 330
a) Le complexe de Baie-Comeau 330
i - Le terminus céréalier 330
ii - Le mouvement des céréales 331
b) Le complexe de Port-Cartier 334
i - Louis Dreyfus Corporation s'installe à Port-Cartier 334
ii - Le terminus céréalier 348
iii - Le mouvement des céréales 349

Chapitre V: UNE ACTIVITE DE MOINS EN MOINS IMPORTANTE: LE TRAFIC DES MARCHANDISES GENERALES 359

1 - Un trafic en sursis 361
a) Les données globales 361
b) Le trafic en provenance et à destination des ports étrangers 365
c) Le trafic en provenance et à destination de ports canadiens 368
2 - Des armateurs de moins en moins nombreux 379
a) Les armateurs individuels 379
b) Les compagnies 383
i - Clarke Steamship Company 384
ii - Agence Maritime 390

TROISIEME PARTIE

UN ESPACE EN VOIE D'INTEGRATION 400

Chapitre I: LA NAISSANCE DES PORTS A BOIS ET A PÂTE 402

Chapitre II: LA CREATION DU COMPLEXE INDUSTRIEL ET PORTUAIRE DE BAIE-COMEAU 407

1 - L'installation de la Quebec North Shore Paper à Baie-Comeau 407
2 - Une industrie sidérurgique: la Société Canadienne des Métaux Reynolds 416
3 - Le transit des céréales 420

Chapitre III: L'APPARITION DES PORTS MINERALIERS 424

Chapitre IV: LE PEUPLEMENT DE LA CÔTE-NORD 429

CONCLUSION 450

LISTE DES TABLEAUX

Page

1- Côte-Nord: pêcheurs en rapport avec le total québécois, 1952-71 32

2- Côte-Nord: pêcheurs selon les districts de pêche, 1971 33

3- Côte-Nord: pêcheurs selon les espèces recherchées, 1952-71..... 35

4- Côte-Nord: embarcations de moins de 10 tonneaux, 1961-71 ... 46

5- Côte-Nord: embarcations de 10 tonneaux et plus, 1952-71 48

6- Côte-Nord: superficie totale et productive de la forêt commerciale 78

7- Côte-Nord: exploitation forestière par bassins, 1961-62 — 1970-71 80

8- Côte-Nord: concessionnaires forestiers au 31 décembre 1972 .. 84

9- Lac Allard: ilménite extraite par la Société Fer et Titane du Québec, 1950-71 97

10- Côte-Nord: superficie des bassins versants (région hydrographique 07) 126

11- Côte-Nord: caractéristiques des principales rivières (région hydrographique 07) 128

12- Complexe hydro-électrique de la Bersimis: principales caractéristiques 134

13- Complexe hydro-électrique de la Manicouagan-Outardes: principales caractéristiques 139

14- Côte-Nord: quantité et valeur au débarquement du poisson en rapport avec le total provincial, 1952-72 156

15- Côte-Nord: répartition proportionnelle des débarquements de morue par rapport aux débarquements totaux, 1952-72 159

16- Côte-Nord: quantité de poisson débarqué, selon les principales espèces, 1952-72 161

17- Côte-Nord: nombre et valeur au débarquement des loups-marins capturés en rapport avec le total provincial, 1952-72 166

Page

18- Côte-Nord: valeur au débarquement du poisson capturé, selon l'espèce, 1952-72 170

19- Valeur au débarquement du quintal de morue au Québec, 1945-72 172

20- Côte-Nord: répartition procentuelle du revenu global de la pêche par rapport au revenu de la pêche au loup-marin, 1952-72 175

21- Côte-Nord: trafic total de bois à pâte par rapport au trafic total québécois, 1957-71 181

22- Côte-Nord: trafic global de bois à pâte, selon le type de trafic, 1957-71 183

23- Côte-Nord: principaux expéditeurs de bois à pâte, trafic vers les ports canadiens, 1957-71 184

24- Côte-Nord: expéditions de bois à pâte vers les ports étrangers, 1957-71 185

25- Côte-Nord: trafic global de pâte de bois, 1952-71 202

26- Côte-Nord: expéditions de pâte de bois vers les ports étrangers, 1952-71 205

27- Côte-Nord: expéditions de pâte de bois vers les ports canadiens, 1952-71 209

28- Port de Baie-Comeau: expéditions de papier journal par rapport aux principaux expéditeurs de papier journal du Québec, 1952-71 216

29- Port de Baie-Comeau: expéditions de papier journal, 1952-71 217

30- Production de minerai de fer dans le monde, 1967-70 224

31- Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, selon les régions de destination, 1971 230

32- Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, par port, 1971 232

33- Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens, selon les régions de destination, 1971 237

Page

34- Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens, par port, 1971 238

35- Port de Sept-Iles: trafic des minéraliers, 1954-71 252

36- Port de Sept-Iles: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, selon les régions de destination, 1971 262

37- Port de Sept-Iles: expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens, selon les régions de destination, 1971 266

38- Expéditions de minerai de fer vers Sydney (N.-E.) et Hamilton, (Ont.), 1954-71..... 266

39- Port de Pointe-Noire: trafic des minéraliers, 1965-72 276

40- Port de Pointe-Noire: trafic du minerai de fer par rapport au trafic total, 1965-71 278

41- Port de Pointe-Noire: expéditions de minerai de fer, par type de trafic, 1965-71 279

42- Port de Pointe-Noire: expéditions de minerai de fer vers les pays étrangers, selon les régions de destination, 1971 ... 280

43- Port de Port-Cartier: expéditions de minerai de fer en rapport avec les expéditions totales, 1961-71 294

44- Port de Port-Cartier: expéditions de minerai de fer, par type de trafic, 1961-71 296

45- Port de Port-Cartier: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, selon la destination, 1971 298

46- Port de Havre-Saint-Pierre: expéditions de minerai de fer en rapport avec les expéditions globales de minerai de fer sur la Côte-Nord, 1950-71 308

47- Port de Havre-Saint-Pierre: expéditions de minerai de fer en rapport avec le trafic global, 1950-71 312

48- Port de Havre-Saint-Pierre: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers et canadiens, 1971 313

49- Ports de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles: tonnage approximatif de marchandises manutentionnées, période d'hiver (15 décembre au 15 avril), 1959-60 — 1967-68 328

Page

50- Port de Baie-Comeau: trafic des céréales par rapport au trafic global, 1960-71 332

51- Ports de la Côte-Nord: trafic des céréales par rapport à celui des ports céréaliers du Québec, 1960-71 334

52- Port de Baie-Comeau: trafic global des céréales, 1960-71 ... 336

53- Port de Baie-Comeau: trafic des céréales en provenance et à destination de ports étrangers, 1960-71 339

54- Port de Baie-Comeau: trafic des céréales en provenance et à destination de ports canadiens, 1960-71 340

55- Port de Port-Cartier: aspects intéressants pour les armateurs utilisant le port 347

56- Port de Port-Cartier: trafic des céréales comparé au trafic global du port, 1967-71 350

57- Port de Port-Cartier: trafic global des céréales, 1967-71 .. 350

58- Port de Port-Cartier: trafic des céréales en provenance et à destination de ports étrangers, 1967-71 352

59- Port de Port-Cartier: trafic des céréales en provenance et à destination de ports canadiens, 1967-71 352

60- Ports de la Côte-Nord: trafic total des marchandises générales, 1952-71 362

61- Ports de la Côte-Nord: trafic total des marchandises générales, 1971 366

62- Ports de la Côte-Nord: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971 .. 366

63- Port de Sept-Iles: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971 369

64- Port de Baie-Comeau: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971 370

65- Port de Port-Cartier: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971 370

66- Port de Pointe-Noire: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971 373

Page

67- Ports de la Côte-Nord: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971 373

68- Port de Sept-Iles: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971 375

69- Port de Baie-Comeau: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971 376

70- Port de Pointe-Noire: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971 377

71- Port de Port-Cartier: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971 377

72- Port de Havre-Saint-Pierre: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971 378

73- Port de Forestville: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971 378

74- Clarke Steamship Co.: trafic des passagers et des marchandises générales sur la Côte-Nord, 1964-69 387

75- Côte-Nord: population, 1901-71 432

LISTE DES FIGURES

Page

1- Région administrative de la Côte-Nord 3

2- Territoire de pêche maritime du Québec 30

3- La pêche au chalut 37

4- La pêche à morue 39

5- La pêche aux palangres 42

6- Côte-Nord: principaux bassins hydrographiques, 1972 75

7- Exploitation forestière sur la Côte-Nord, domaine public, 1961-71 81

8- Tenure des terres forestières de la Côte-Nord, 1972 86

9- Société Fer et Titane du Québec: situation générale sur la Côte-Nord 95

10- Iron Ore Company of Canada: situation générale 100

11- Iron Ore Company of Canada: localisation générale des principaux gisements ferrifères exploités dans la région de Schefferville 104

12- Quebec Cartier Mining: situation générale 116

13- Potentiel énergétique des rivières de la Côte-Nord 129

14- Aménagements hydroélectriques de la Côte-Nord 131

15- Côte-Nord: débarquements de poisson, 1952-72 155

16- Côte-Nord: répartition proportionnelle des captures et valeur du poisson débarqué, 1972 160

17- Côte-Nord: débarquements de poisson, par port, 1972 163

18- Côte-Nord: valeur du poisson débarqué, 1952-72 169

19- Côte-Nord: valeur du poisson débarqué, par port, 1972 173

20- Côte-Nord: trafic total de bois à pâte, 1957-71 180

Page

21- Côte-Nord: expéditions de bois à pâte vers les ports étrangers, 1971 187

22- Côte-Nord: expéditions de bois à pâte vers les ports canadiens, 1971 187

23- Côte-Nord: expéditions de pâte de bois, 1952-71 200

24- Port de Baie-Comeau: expéditions de papier journal, 1952-71 211

25- Port de Baie-Comeau: répartition procentuelle du trafic de papier journal par rapport au trafic global, 1952-71 213

26- Port de Baie-Comeau: expéditions de papier journal vers les ports étrangers, 1971 219

27- Côte-Nord: expéditions totales de minerai de fer, 1971 227

28- Situation géographique des ports minéraliers de la Côte-Nord par rapport à certains ports de la zone atlantique 242

29- Nouveau quai de chargement de la compagnie Iron Ore à Sept-Iles..... 249

30- Port de Sept-Iles: expéditions de minerai de fer, 1954-71 255

31- Port de Sept-Iles: expéditions totales de minerai de fer, 1971 259

32- Port de Pointe-Noire: expéditions totales de minerai de fer, 1971 281

33- Port-Cartier: terminus maritime 291

34- Port de Port-Cartier: expéditions de minerai de fer, 1961-71 295

35- Port de Port-Cartier: expéditions totales de minerai de fer, 1971 299

36- Port de Havre-Saint-Pierre: expéditions totales de minerai de fer 307

37- Port de Havre-Saint-Pierre: expéditions de minerai de fer, 1950-71 315

Page

38- Côte-Nord: fluctuations du tonnage total des céréales manutentionnées dans les ports québécois, 1960-71 337

39- Port de Baie-Comeau: trafic total des céréales, 1971 341

40- Port de Port-Cartier: trafic total des céréales, 1971 353

41- Ports de la Côte-Nord: évolution du trafic global des marchandises générales, 1952-71 363

42- Ports de la Côte-Nord: répartition procentuelle du trafic global des marchandises générales, 1971 367

43- Ports de la Côte-Nord: répartition procentuelle du trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971 367

44- Ports de la Côte-Nord: répartition procentuelle du trafic des marchandises générales en provenance et à destination des ports canadiens, 1971 371

45- Le port de Baie-Comeau et les environs 413

46- Côte-Nord: évolution de la population globale, 1961-71 430

47- Carte générale de la Côte-Nord (pochette)

LISTE DES PHOTOS

Page

1- Usine de la St. Lawrence Sea Products à La Tabatière 52

2- Le chalutier TRIANO lors des essais à Québec 54

3- Intérieur de la première usine de Coast Produce 56

4- Usine actuelle de Rivière-au-Tonnerre 57

5- Une partie de l'intérieur de l'usine actuelle de Rivière-au-Tonnerre 58

6- Arrivée du chalutier Topaze II au quai de Rivière-au-Tonnerre .. 59

7- Vue aérienne du pont de la Romaine 99

8- Mine Redmont près de Schefferville 105

9- Q.N.S.&L. Railway. Pont de la Moisie au Mille 12 107

10- Mine Scully au voisinage de la Wabush 113

11- Vue aérienne de l'usine de concentration de Wabush Mines à la mine Scully 114

12- Mine du lac Jeannine 118

13- Bersimis I: salle des turbines 133

14- Manic 1: vue aérienne 137

15- Manic 2: le plus grand barrage-poids à joints évidés du monde 138

16- Manic 5: le plus grand barrage à voûtes multiples du monde 140

17- Outardes 4: vue aérienne 142

18- Godbout. Quai de la compagnie St. Regis Paper 188

19- Godbout. Chargement de bois à pâte au quai de la St. Regis Paper 189

20- Forestville. Quai de l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills .. 192

		Page
21-	Québec. Quai de l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills. Arrivée d'une barge chargée de bois à pâte	193
22-	Baie-Comeau. Dalle humide de la Q.N.S.P.	194
23-	Les Escoumins. Aménagements portuaires de la Consolidated-Bathurst	195
24-	Pentecôte. Chargement de bois à pâte au quai de la C.I.P. ...	196
25-	Clarke City. Résidences typiques bâties par la G.P. and P. ...	203
26-	Clarke City. Usine de la Gulf Pulp and Paper	208
27-	Port de Baie-Comeau. Chargement de papier journal.....	214
28-	Port de Baie-Comeau. Papier journal destiné au New York News	215
29-	Sept-Iles. Gare de triage de la compagnie Iron Ore	245
30-	Sept-Iles. Chargement d'un minéralier	246
31-	Pointe-Noire: installations portuaires de Wabush Mines	272
32-	Pointe-Noire: broyeurs à boulets à l'usine de boulettage de Wabush Mines	273
33-	Pointe-Noire: fours de durcissement à l'usine de boulettage de Wabush Mines	274
34-	Port-Cartier: aménagements portuaires de la Quebec Cartier Mining	289
35-	Havre-Saint-Pierre: chargement d'un minéralier	307
36-	Clarke Steamship Co.: le S.S. North Pioneer	386
37-	Baie-Comeau: quai du ministère fédéral des Transports	411
38-	Baie-Comeau: quai de l'Hydro-Québec.....	412
39-	Baie-Comeau: partie frontale de l'usine à papier journal de la Q.N.S.P.	414
40-	Baie-Comeau: amoncellements de bois à pâte derrière l'usine de la Q.N.S.P.	415
41-	Labrieville: vue aérienne	438
42-	Sept-Iles: vue aérienne .....-.....	442

BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie de la Côte-Nord est très abondante. Nos recherches nous ont permis de rassembler quelque 1,500 titres depuis les travaux classiques de Raoul Blanchard, Eugène Rouillard, Edgar Rochette, Mgr Victor Tremblay jusqu'aux périodiques, journaux, atlas et cartes diverses. Nous ne pouvions tout citer, sous peine d'alourdir considérablement cet ouvrage. C'est pourquoi nous avons divisé la bibliographie en deux parties, la première énumérant les titres cités dans le texte et la seconde, les principaux ouvrages se rapportant à la Côte-Nord et les plus utiles à consulter sur notre sujet.

1 - Ouvrages cités dans le texte

Achard, E. Sur les sentiers de la Côte-Nord, Montréal, Editions Eugène Achard, 1960, 207 p.

Anonyme. "Un premier C.E.G.E.P. régional: Le C.E.G.E.P. de la Côte-Nord", dans Education Québec, Québec, vol. 1, no 15, p. 8.

— "Timber Salvage Board Set", dans The Montreal Star, 25 mars 1961, p. 4.

— "La Manicouagan: le bill est accepté au Conseil législatif", dans Le Devoir, 28 mars 1961, p. 3.

— "Anglo-Canadian to use B.C. typetrig barges for pulpwood transport", in Pulp and Paper News, Nov. 15th, 1963, p. 17.

— Débats à la Chambre des Communes, vol. 114, no 74, 2e Session, 28e Législature, pp. 4086-4087.

— "Les grands silos de Baie-Comeau sont inaugurés aujourd'hui officiellement", dans La Presse, 27 juillet 1960, p. 32.

— "Cargill builds at Baie-Comeau", dans Imperial Oil Review, vol. 19, no 5, oct. 1960, pp. 8-9.

— "L'industrie du transport maritime compte quelque 81 bâtiments", dans Le Soleil, jeudi 3 avril 1970, p. 9.

— Canadian Ports and Seaway Directory (including United States Ports of the Great Lakes), Gardenvale, National Business Publications Limited, 1971, 286 p.

— Moody's Industrial Manual, New York, Moody's Investors Service Inc., 1970, 3324 p.

— Pulp and Paper Directory, Gardenvale, National Business Publications Limited, 1971, 400 p.

Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent. Annuaire 1967-1968 Year Book, Québec, 1968, 42 p.

— Annuaire - 1969 - Year Book, Québec, 1969, 50 p.

— Mémoire relatif à l'enquête sur le cabotage au Canada, Québec, le 17 mars 1970, 48 p.

Bélanger, Chabot, Norbert, Angers et Associés. Proposed Integreted Salt Cod Plant for Blanc-Sablon, Qué., Québec, 1971, 29 p.

Bérubé, L. Coup d'oeil sur les pêcheries du Québec, Sainte-Anne-de-la-Pocatière, Ecole Supérieure des Pêcheries, 1941, 215 p.

Biays, P. Les marges de l'oekoumène dans l'est du Canada, Québec, Travaux et documents du Centre d'Etudes Nordiques, 1964, P.U.L., 762 p.

Boulanger, J.M. "Filets maillants expérimentés à la station de biologie de La Tabatière, côte-nord du Saint-Laurent", dans Actualités Marines, Québec, vol. 3, no 4, sept.-déc. 1960, pp. 10-17.

— "La pêche à la palangre", dans Actualités Marines, Québec, vol. 5, no 1, janv.-avril 1961, pp. 14-19.

— "Un chalutier de grande pêche au Québec", dans Actualités Marines, Québec, vol. 8, no 1, mai-août, 1964, pp. 7-9.

— "Morue, sébaste et capelan", dans Actualités Marines, Québec, vol. 3, no 3, 1959, pp. 11-15.

Brian, S. "New Dock and Bulk Carrier - Le nouveau quai et les cargos géants", dans Iron Ore, Sept-Iles, May 1968, pp. 4-7.

Brisson, A. "Ungava Peninsula, History, Resources and Development", dans Canadian Mining Journal, Gardenvale, no 8, vol. 73, August 1952, pp. 59-66.

Brouillette, B. "Le commerce du minerai de fer au Canada", dans L'Actualité Economique, Montréal, no 1, avril-juin 1954, pp. 109-121.

Bussières, P. Aspects de géographie de la Côte-Nord et de son arrière-pays (Province de Québec), Québec, Université Laval, Thèse de D.E.S., 1962, 245 p.

Canada, Bureau Fédéral de la Statistique. Liste des hôpitaux canadiens et des établissements connexes 1971, Ottawa, Information Canada, 1971, 46 p.

— Shipping Report, Part I, Part II, Part III, Part IV, années 1952 à 1971, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 75 p. (env.).

Canada, Department of Energy Mines and Resources. The Canadian Iron Ore Industry 1954-70, Ottawa, Mineral Resources Branch, Mineral Information Bulletin. Rapports annuels rédigés par divers auteurs (env. 100 pages chacun).

Canada, Service hydrographique Canadien. Cartes hydrographiques no 1218 (Sheldrake River to Egg Island) et 4431 (Jacques Cartier Passage), Ottawa, Ministère des Mines et Relevés Techniques, Division des Sciences Marines.

— Le pilote du Saint-Laurent (du port de Québec au port de Kingston et les rivières Richelieu et Outaouais), Ottawa, Ministère des Mines et Relevés Techniques, Direction des Levés et de la Cartographie, 1961, 216 p.

Canada, Ministère de l'Expansion économique régionale. Entente sur les zones spéciales de Québec, Trois-Rivières, Sept-Iles 1970-72, Ottawa, 1970, 46 p.

Canada, Ministère du Travail. Grèves et lock-out au Canada, Ottawa, Direction de l'Economie et du Travail, 1967, 4p.

Canada Steamship Lines Co. Ltd. Submission to the Royal Commission on the Coasting Trade of Canada, Montréal, June 1955, 87 p.

Caron, F. Exploration et géographie: Albert Peter Low dans l'Ungava - Labrador, Québec, Université Laval, thèse de Maîtrise en géographie, 1965, 138 p.

Chambers, E.T.D. Les pêcheries de la province de Québec, Partie I (Traduction), Québec, Ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1912, 214 p.

Champagne, P. "Seulement une partie de la viande expédiée aurait été avariée", dans Le Soleil, Québec, vendredi 12 février 1971, p. 26.

Charbonneau, A. "Iron Ore investit $140 millions en deux ans à Sept-Iles", dans Le Devoir, Montréal, vendredi 11 septembre 1970, p. 1.

Côté, M.-H. "Q.I.T. inaugure un four à induction, le plus important du monde", dans Le Devoir, Montréal, mardi 30 juin 1964, p. 6.

Daneau, M. Le développement socio-économique des pêcheurs de la Côte-Nord", Ottawa, Ministère des Pêcheries du Canada, 1968, 181 p.

Day, L.-R. "Populations of Herring in the Northern Gulf of St. Lawrence". Report of the Atlantic Herring Investigation Committee, Ottawa, Department of Fisheries, 1957, pp. 103-119.

Dembinski, J.-J. "Port Cartier, Part I: Design and Construction of Harbour", dans The Dock and Harbour Authority, London, 1962, pp. 22-28.

Demers, C. Bilan de l'eau au Québec. Evolution et perspective d'avenir (1970-2030), Québec, Ministère des Richesses Naturelles, Direction Générale de la Planification, 1967, 29 p.

Dennis, A. "Québec - Labrador Iron — The Operations of the Iron Ore Company of Canada", dans Canadian Mining Journal, Gardenvale, vol. 76, no 1, January 1955, pp. 38-57.

Dionne, A. "La Gulf Pulp and Paper est priée de retenir ses actifs jusqu'au 15 août", dans Le Soleil, Québec, mercredi 2 août 1967, p. 1.

— "L'inexpérience des Agences Maritimes se traduit par un mécontentement sur la Côte-Nord", dans Le Soleil, Québec, samedi 12 septembre 1970, p. 9.

— "Pour une perte de $50 jugée minime par le ministre Tremblay, Agences Maritimes de Québec devra débourser une somme de $1344", dans Le Soleil, Québec, jeudi 4 mars 1971, p. 2.

— "Investissement de $600 millions", dans Le Soleil, Québec mercredi 10 mars 1971, p. 1.

Drolet, J.-P. "L'exploitation de Québec Cartier Mining", dans l'Ingénieur, Montréal, no 46, été 1960, pp. 36-42.

Dumont, W.H. et Sündstrom, G.T. Commercial Fisheries Gear of the United States, Washington, United States of Fish and Wildlife Circular 109, 1961, 226 p.

En Collaboration, Pêche et Chasse, Montréal, Département des Pêcheries Maritimes et de la Chasse et Pêche, Ecole Supérieure des Pêcheries de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, 1946, 508 p.

— Manuel des pêches maritimes françaises, Paris, Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, 1935, 263 p.

— Manuel des pêches maritimes françaises, Paris, Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, Mémoire de l'Office des Pêches Maritimes, 1935, 263 p.

— Rapport de la Commission Royale sur le Cabotage, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1957, 389 p.

Faessler, C. Région de Sept-Iles, Côte-Nord du St-Laurent, Comté de Saguenay, Québec, Ministère des Mines, Rapport géologique no 11, 1942, 28 p.

François, J.-B. "Quinze années de progrès à la Québec Iron & Titanium Corporation", dans Québec Industriel, Montréal, vol. 20, no 2, avril 1965, pp. 70-76.

Fréchet, J. "La Gaspésienne", dans Actualités Marines, Québec, vol. 2, no 2, 1958, pp. 6-8.

Girard, J. Géographie de l'industrie manufacturière du Québec, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Direction Générale de l'Economie industrielle, 1970, 345 p.

Girard, N. "Le potentiel forestier de la Côte-Nord n'est pas assez exploité", dans La Presse, Montréal, jeudi 12 janvier 1961, p. 14.

Gross, G.A. Geology of Iron Deposits in Canada, Ottawa, Department of Energy, Mines and Resources, Geological Survey of Canada, Economic Geology Report no 22, 1967, 111 p.

Guimond, R. "Titanium and Q.I.T.", dans Mining in Canada, vol. 37, no 11, November 1964, pp. 11-13.

Hamelin, L.-E. "Le fer et le chemin de fer au Québec - Labrador", dans Revue de l'Université Laval, Québec, vol. 3, no 9, mai 1953, pp. 3-13.

— "Essai de régionalisation du Nord Canadien", dans North, Ottawa, vol. 11, no 4, juil.-août 1964, pp. 16-19.

Hammond, P. "Allard Lake Ilmenite Deposits", dans Economic Geology, New Haven, vol. 47, no 6, sept.-oct. 1952, pp. 634-639.

Harrison, J.M. "Partie continentale du Bouclier canadien", dans Géologie et Ressources Minérales du Canada, Ottawa, Ministère des Mines et Relevés Techniques, Commission Géologique du Canada, 1965, pp. 21-133.

Innis, H.A. The Cod Fisheries, Toronto, The Ryerson Press Ltd., 1940, 520 p.

Iron Ore Company of Canada Limited. Documentation générale sur les opérations de la compagnie dans la région.

Journeaux, A. et Taillefer, F. "Les mines de fer de Schefferville" dans Cahiers de Géographie de Québec, Québec, no 3, octobre 1957, P.U.L., pp. 37-62.

Labrie, A. "Notre territoire de pêcheries maritimes", dans L'Actualité Economique, Montréal, vol. 2, no 2, décembre 1943, pp. 105-158.

Lafond, C. "Nos ressources forestières de la Côte-Nord", dans Forêt et Conservation, Québec, vol. 27, no 2, février 1961, pp. 8-10.

Leduc, D. "Le minerai de fer", dans Commerce, Montréal, vol. 67, no 1, janvier 1965, pp. 30-37.

Legendre, J.-T. "Le cabotage sur le Saint-Laurent menacé d'une faillite totale", dans Le Soleil, Québec, mardi 26 janvier 1971, p. 25.

Lemelin, A. "Québec s'efforce de relancer l'usine de Clarke City", dans La Presse, Montréal, jeudi 13 juillet 1967, p. 43.

Lemelin, B. "La Cie minière Québec Cartier déboursera $300 millions dans le nord-ouest du Québec", dans Les Affaires, Montréal, vol. 42, no 36, lundi 7 septembre 1970, p. 1.

Lemieux, G. "Expansion spectaculaire de la Cie Québec Cartier", dans La Presse, Montréal, 5 décembre 1961, p. 16.

Memen, C. "Iron Ore Company of Canada - Carol Project", dans Canadian Mining Journal, Gardenvale, vol. 83, no 11, nov. 1942, pp. 45-57.

Mansfield, A.W. Seals of Arctic and Eastern Canada, Ottawa, Fisheries Research Board of Canada, Bulletin no 137, 1963, pp. 4-7 et 10-14.

Matthews, C. "Les installations de chargement - Loading Facilities", dans Iron Ore, Juillet-July 1963, pp. 4-7.

McCormick, L.S. "Will Stay in Business at Knob Lake", dans The Northern Miner, Toronto, September 24, 1961, p. 53.

McNaughton, W.J.W. "Bersimis: la mise en valeur d'une rivière: The Development of a River", dans Canadian Geographical Journal, Ottawa, vol. LX, no 4, April 1960, pp. 114-136.

Mhun, H. Implantation d'une usine de panneaux de particules, Montréal, le 30 janvier 1965, 76 p.

Pépin, P.Y. La mise en valeur des ressources naturelles de la région Gaspésie - Rive Sud, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Bureau de Recherches économiques, 1962, 360 p.

Préfontaine, G. "Le développement des connaissances scientifiques sur les pêcheries maritimes et intérieures de l'est du Canada", dans L'Actualité Économique, Montréal, vol. 2, no 3, janvier 1946, pp. 220-283.

Québec, Bureau de la Statistique. Répertoire des Commissions scolaires 1971, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Editeur officiel du Québec, 1971, 165 p.

— Le Cabotage au Québec. Publication no 7, Ministère de l'Industrie et du Commerce, avril 1964, 70 p.

— Compilations spéciales, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Section des pêches.

Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce. Documentation générale sur les compagnies minières. En disponibilité à la bibliothèque du Ministère.

Québec, Ministère des Terres et Forêts. Exposé sur l'administration et la gestion des terres et forêts du Québec, Imprimerie de la Reine, 1965, 122 p.

— Compilations spéciales, Section de l'inventaire forestier.

Québec, Ministère de la Chasse et des Pêcheries. Rapports annuels, Département des Pêcheries, Imprimerie de sa Très Excellente Majesté le Roi, Années 1945 à 1955.

Québec, Ministère des Richesses Naturelles. Superficie des bassins versants du Québec, Service de l'hydrographie, 1969, 60 p.

— Potentiel énergétique des rivières du nord du Québec, Service de l'hydrographie, 1965, 20 p.

Quebec Cartier Mining Co. Ltd. Documentation générale sur les opérations de la compagnie dans la région.

Retty, J.A. The New Quebec and Labrador Iron Ore Project, Montréal, July, 1948, 17 p.

Schneider, V.B. "Le minerai de fer", dans Annuaire des minéraux du Canada 1966, Ottawa, Ministère de l'Energie, Mines et Ressources, Division des ressources minérales, 1967, pp. 193-208.

Severson, L. "Quebec Cartier from Pit to Port...", dans Engineering and Mining Journal, vol. 165, no 9, sept. 1964, pp. 75-93.

Sewell, H. "La forêt de la Côte-Nord", dans Forêt et Conservation, Gardenvale, vol. 23, no 4, avril 1957, pp. 7-8.

Sharp, D.H. "Ore Handling Facilities at Seven Islands", dans The Engineering Journal, Montreal, vol. 38, no 1, Jan. 1955, pp. 7-13.

Shepherd, W.E. "Mineral Railways of the Laurentides Plateau: Part Two", dans Railway Magazine, vol. 114, no 806, June 1968, pp. 356-359.

Skillings, D.N. (Jr) "Wabush Mines", dans Mining Review, vol. 56, no 42, Sept. 23, 1967, pp. 2-10.

Société Fer et Titane du Québec Inc. Documentation générale sur les opérations de la compagnie dans la région.

Soucy, B. "Sept-Iles: construction d'une jetée en eau profonde de $10 millions", dans La Presse, Montréal, mercredi 20 décembre 1967, p. 29.

Stahl, B. "Big Steel Jump in Canadian", dans Business Week, New York, Jan. 28, 1961, pp. 62-78.

Steadman, R.W. et Macrae, R.M. "Port Cartier: PartII: Design of Ore Handling Facilities", dans The Dock and Harbour Authority, London, 1962, pp. 28-34.

Tessier, C. "Usine de boulettage de minerai de fer projetée par l'Iron Ore of Canada", dans Le Soleil, Québec, vendredi 14 mars 1969, p. 11.

Vigneau, P. "Journal de Placide Vigneau (1857-1926)", dans Rapport des Archives du Québec, Québec, tome 46, Editeur officiel du Québec, 1968, 312 p.

— Notes historiques sur la Côte-Nord, Second volume, Baie-Comeau, Société Historique du Saguenay, le 13 sept. 1963, 44 p.

Voisard, J. "Prodigieuses possibilités de notre industrie forestière", dans Le Soleil, Québec, 3 mars 1961, p. 3.

Wabush Mines. Documentation générale sur les opérations de l'entreprise dans la région.

Wigle, G.P. Le titane, Ottawa, Ministère de l'Energie, Mines et Ressources, Division des Ressources minérales, 1969, 17 p.

Wittur, G.E. Primary Iron and Steel in Canada, Ottawa, Department of Energy, Mines and Resources, Mineral Resources Branch, Mineral Information Bulletin MR 92, 1968, 116 p.

2- Ouvrages en rapport avec le sujet

Anderson, W.J., Canadian wheat in relation to the world's food production and distribution, Saskatoon, Modern Press, 1964, 100 p.

Archibald, D.C., Aerial ice observing and reconnaissance, St. Lawrence River, the Gulf of St. Lawrence and coastal waters of Newfoundland, Ottawa, Department of Transport, C.I.R. 3591, 1962, 157 p.

Barbeau, C.M., "Les anciens noms du Saint-Laurent", dans La Revue de l'Université Laval, Québec, Vol. 3, No 8, avril 1949, pp. 649-657.

Bastin, R., "La forêt du Québec et son industrie la plus importante", dans Commerce, Montréal, Vol. 65, No 9, septembre 1963, pp. 303.

Beaudry, R., "D'où viennent les noms de Bras-d'Or et Labrador", dans Revue d'Histoire de l'Amérique française, Montréal, Vol. 1, No 1, juin 1952, pp. 20-31.

Beatty, S.A. et Fougère, H., La préparation du poisson salé et séché, Ottawa, Office de Recherche des Pêcheries, bulletin no 12, 1958, 57 p.

Beauregard, L., "Les premières découvertes du minerai de fer de l'Ungava", dans La Revue Canadienne de Géographie, Montréal, Vol. 10, no 2-3, avril-septembre 1956, pp. 154-155.

Bédard, A., "Forestry in Quebec, past-present-future", dans Canadian Geographical Journal, Ottawa, No 28, June 1944, pp. 258-280.

Bélanger, R. (Mgr), Les Escoumins, Chicoutimi, Société Historique du Saguenay, 1946, 58 p.

Biays, P., "La situation actuelle des mines de la province de Québec", dans Norois, Poitiers, avril-juin 1959, pp. 208-211.

— "Nouvelles entreprises minières sur le Bouclier Laurentien: province de Québec", dans Annales de Géographie, Paris, No 12, juillet-août 1963, pp. 497-503.

— "Le port de Baie-Comeau", dans Annales de Géographie, Paris, No 72, juillet-août 1963, pp. 503-505.

Blanchard, R., L'Est du Canada français, Montréal, Librairie Beauchemin Ltée, 1935, 336 p.

Blouin, J.-G. et Harvey, J., Dossier économique: Sept-Iles — Port-Cartier, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1970, 44 p.

Brisebois, G., "La mise en vente du blé canadien", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 30, No 4, janvier-mars 1955, pp. 660-677.

— "Les problèmes de marchés du blé canadien", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 31, No 2, juillet-septembre 1955, pp. 226-261.

Brouillette, B., "L'industrie des pâtes et papiers", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 1, No 5, octobre 1943, pp. 452-512.

— "La Côte-Nord du Saint-Laurent", dans La Revue Canadienne de Géographie, Montréal, Vol. 1, No 1, mars 1947, pp. 3-21; Vol. , No 2-3, juin-septembre 1947, pp. 8-28; Vol. 2, No 4, décembre 1947, pp. 21-40.

— "L'industrie des pâtes et papiers", dans Forests, Montréal 1949, pp. 172-231.

— "Le transport du blé canadien vers les marchés extérieurs", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 31, No 1, avril-juin 1955, pp. 5-25.

— "La production de minerai de fer au Canada", dans La Revue Canadienne de Géographie, Ottawa, Vol. 10, No 1, janvier-mars 1956, p. 69.

— "Les routes maritimes des exportations canadiennes de blé", dans l'Actualité Economique, Montréal, No 4, Vol. 34, janvier-mars 1959, pp. 571-580.

— "Les exportations de papier journal canadien", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 35, No 1, avril-juin 1959, pp. 39-61.

— "Le minerai de fer au Canada", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 36, No 1, avril-juin 1961, pp. 68-105.

— "L'aluminium au Canada", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 37, No 3, octobre-décembre 1961, pp. 424-480.

— Courants commerciaux de quelques produits canadiens: blé, papier journal, combustibles, minerai de fer, aluminium, Montréal Ecole des Hautes Etudes Commerciales, Institut d'Economie Appliquée, 1964, 214 p.

Buisson, A., "Ungava Peninsula: history resources and development" dans Canadian Mining Journal, Gardenvale, Vol. 73, August 1952, pp. 59-66.

Bureau de l'Industrie et du Commerce métropolitain, La navigation d'hiver sur le Saint-Laurent de l'Atlantique au port de Québec, Québec, 1958, 126 p.

Calvin, D.D., A Saga of the St. Lawrence: Timber and Shipping Through Three Generations, Toronto, The Ryerson Press, 1945, 176 p.

Camu, P., L'axe économique du Saint-Laurent entre Kingston et Québec, Montréal, Université de Montréal, thèse de doctorat, 1951, 365 p.

— "L'avenir des ports d'hiver sur le Saint-Laurent", dans Cahiers de Géographie de Québec, Québec, No 2, avril 1957, pp. 215-217.

— "Les ports de la province de Québec", dans Cahiers de Géographie de Québec, Québec, No 6, avril-septembre 1959, pp. 393-402.

— Problèmes de transports dans la région du Bas-Saint-Laurent, Québec, 1960, 121 p.

— Weeks, E.P., Sametz, Z.W., Economic Geography of Canada, Toronto, MacMillan of Canada, 1964, 593 p.

Canada, Ministère des Pêcheries, Exploitation des cordiers et chalutiers modernes du littoral atlantique, 1952-1956, Service économique, 1957, 88 p.

Canada, Ministère des Mines et Relevés techniques, Atlas du Canada, Ottawa, Division de la Géographie, 1959, 110 planches.

Canada, Commission Royale d'Enquête sur les perspectives économiques du Canada, Les pêches commerciales du Canada, 1956, 209 p.

Caralp-Landon, R., "Le chemin de fer du Labrador", dans Annales de Géographie, Paris, juillet-août 1957, pp. 364-367.

Carruthers, J.N., "The Atlantic Ocean: North and South", dans Atlantic Ocean Fisheries, London, Fishing News Ltd., 1961, pp. 61-69.

Cazalis, P., "Le Saint-Laurent, facteur de localisation industrielle", dans Cahiers de Géographie de Québec, Québec, No 23, septembre 1967, pp. 327-342.

Chasse, E., L'oeuvre de deux générations, Québec, janvier 1937, 26 p.

Chevrier, L., La voie maritime du Saint-Laurent, Ottawa, Le Cercle du Livre de France, 1959, 184 p.

Chouberski, A., "The Operations of the Iron Ore Company of Canada" dans Transactions of the Canadian Institute of Minerals and Metallurgy, Montréal, Vol. 67, 1958, pp. 33-38.

Claveau, J., Côte-Nord du Saint-Laurent d'Aguanish à la baie Washicoutai, Québec, Ministère des Mines, Rapport géologique, 1945, 16 p.

Comeau, N.-A., Life and sport on the Lower St. Lawrence and Gulf, Québec, 1909, 440 p.

Cooke, A., Caron, F., Bibliographie de la péninsule Québec — Labrador — Bibliography of the Quebec — Labrador Peninsula, Boston, G.K. Hall Company, 1968, 2 vol. 432 et 383 p. Centre d'Etudes Nordiques, Université Laval, Collection bibliographie No 2.

Cooper, G.E., Ecology of Johan Beetz Area, Saguenay County, Montréal McGill University, Ph.D. thesis, 1953, 137 p.

Coulombe, M.-A., Bibliographie partielle analytique de la Côte-Nord de la Province de Québec, Québec, Université Laval, thèse en bibliothéconomie, 1950, 109 p.

Coté, P., Importance économique de l'industrie forestière québécoise, Québec, thèse de baccalauréat en sciences appliquées (génie forestier), avril 1968, 73 p.

Creighton, D.G., The Empire of the St. Lawrence, Toronto, MacMillan, 1956, 441 p.

Daneau, M., L'industrie des pêches maritimes du Québec", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 31, No 4, janvier-mars 1961, pp. 645-666.

— Rapport de l'étude sur la rentabilité socio-économique de l'Association coopérative de Belle-Isle, Québec, juin 1967, 143 p.

Daneau, Y., "La production des pêches maritimes du Québec", dans l'Actualité Économique, Montréal, Vol. 38, No 1, avril-juin 1962, pp. 56-71.

Davis, J., Best, A.L., Lachance, P.É., Pringle, J.L., Smith, J.M., Wilson, D.A., Les perspectives de l'industrie forestière au Canada, Ottawa, Imprimerie de la Reine, 1957, 287 p.

Delpuer, J., "Le marché du fret maritime et l'évolution récente des taux", dans l'Actualité économique, Montréal, Vol. 33, No 3, octobre-décembre 1957, pp. 514-523.

Dresser, J.A., Denis, T.C., La géologie de Québec, Québec, Ministère des Mines, 1946, 647 p.

Dumas, A., La Côte-Nord: marché pour les surplus agricoles de la région Bas-St-Laurent — Gaspésie, Québec, Université Laval, tnèse de Maîtrise en sciences sociales, 1965, 120 p.

Durrell, W.H., "Labrador iron ore and the St. Lawrence seaway", dans Engineering and Mining Journal, New York, No 5, May 1950, pp. 92-93.

Drolet, J.-P., "Mining Development and Engineering in Quebec", dans Engineering Journal, Montréal, Vol. 37, July 1954, pp. 809-819.

— "L'industrie du minerai de fer au Canada", dans L'Ingénieur, Montréal, Vol. 50, octobre 1964, pp. 38-50.

Faessler, C., Schwartz, G.M., "Titaneferous Magnetite Deposits of Sept-Iles, Quebec", dans Economic Geology, New Haven (Conn.), Vol. 36, November 1941, pp. 712-728.

Faessler, C., "La Côte-Nord", dans Le Naturaliste Canadien, Québec, Vol. 49, No 4, avril 1932, pp. 81-107.

Fowke, V.C., The national policy and the wheat economy, Toronto, University of Toronto Press, 1957, 312 p.

Frenette, J.-V., "Les effets du développement de la Côte-Nord sur la vie économique de la Rive-Sud", dans le Géographe Canadien, Toronto, No 9, 1957, pp. 60-64.

Gagnon, C.H., Monographie de Forestville, Québec, Université Laval, Mémoire de Maîtrise en sciences commerciales, 1948, 76 p.

Gallienne, G., Les bancs de pêche du golfe Saint-Laurent et les districts de pêche maritime du Québec, Québec, Carte du Département des Pêcheries, 1952, échelle: 12 milles au pouce.

Garnier, L., Du cométique à l'avion: les pères Eudistes sur la Côte-Nord 1903-1946, Montréal, P. Laroche Enrg., 1947, 297 p.

Gardner, G., "Les ressources minérales du Labrador", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 2, No 5, mars 1936, pp. 439-454.

— "La chasse commerciale", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 20, No 2, mai 1944, pp. 118-157.

Gottmann, J., Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seabord of the United States, New York, The Plimpton Press, 1961, 810 p.

Graham, J., Richard, W.F., The effects of the St. Lawrence Seaway on Canadian Transport, Montréal, McGill University, 1965, 180 p.

Grenier, F., Inventaire toponymique des îles du Saint-Laurent situées entre Orléans et Anticosti, Québec, Université Laval, Institut de Géographie, 1964, 139 p.

Hammond, P., "Geology of Allard Lake Ilmenite Deposits", dans The Canadian Mining and Metallurgical Bulletin, Montréal, Vol. 42, No 443, 1949, pp. 117-121.

Hare, F.K., "The Re-exploration of Canada", dans The Canadian Geographer, Toronto, No 4, 1954, pp. 85-88.

Hewes, G.W., "The Fisheries of The Northwestern North America", dans Economic Geography, Worchester (Mass.), Vol. 28, 1952, pp. 66-73.

Hills, T.L., The St. Lawrence Seaway, London, Methuen & Co. Ltd., 1959, 157 p.

Houle, N., Le camionnage à forfait sur la Côte-Nord, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1964, 13 p.

Labrie, A., "Une industrie sidérurgique est-elle possible à Sept-Iles", dans Relations, Montréal, Vol. 9, No 100, avril 1949, pp. 121-124.

— "L'industrie québécoise des pêches brûle les étapes de la modernisation", dans Actualités Marines, Québec, Vol. 1, No 1, janvier-avril 1956, pp. 3-6.

Lanctot, G., "Cartier au Canada en 1524", dans Revue d'Histoire de l'Amérique française, Montréal, Vol. 7, No 3, décembre 1963, pp. 413-426.

Langlois, G., L'aménagement des villes à industrie extractive du subarctique, Montréal, McGill University, thèse de Maîtrise, 1957, 377 p.

Lauzier, L., Trites, R.W., Hachey, H.B., Some features of the surface layer of the grief of St. Lawrence, Ottawa, Ministère des Pêcheries, 1957, 317 p.

Laverdière, C., La région de Sept-Iles, Côte-Nord du Saint-Laurent (Étude morphologique), Montréal, Université de Montréal, thèse de Maîtrise en sciences humaines, 1954, 194 p.

— "L'aluminerie de Baie-Comeau", dans La Revue Canadienne de Géographie, Montréal, Vol. 11, No 2-3, avril-septembre 1957, pp. 179-180.

Low, A.P., Report on Explorations in the Labrador Peninsula along the Eastmain, Koksoak, Hamilton, Manicouagan and portions of other rivers, Ottawa, Geological Survey of Canada, 8th Annual Report, Part L, 1896, 387 p.

Legendre, J.R.A., Les bois du Québec et leur utilisation, Montréal, 1948, Editions de la Revue Technique, 332 p.

Lewis, B.C., "Along the North Shore in Cartier's Wake", dans Canadian Geographical Journal, Ottawa, Vol. 8, No 5, May 1934, pp. 209-221.

Lloyd, T., Nut, D.C. "Transportation of Ungava Iron Ore", dans Canadian Geographer, Toronto, No 15, Ottawa, 1960, pp. 26-38.

Lower, A.R.M., "The trade in Square Timber", dans Contributions to Canadian Economics, Toronto, Vol. 6, 1933, pp. 40-61.

Lussier, O., Maheux, G., La forêt du Québec en 1964, ce qu'elle rapporte, ce qu'elle devrait rapporter, Québec, Université Laval, 1964, 41 p.

Martin, Y., Etude démographique de la région du Bas-Saint-Laurent, Rimouski, Le Conseil d'Orientation Economique du Bas-Saint-Laurent, 1959, 129 p.

Massue, H., Improved winter navigation on the lower St. Lawrence River and Gulf Region, Montréal, The Lower St. Lawrence and Gulf Development Association, 1958, 89 p.

— The Region with a Future - The Gulf and Lower St. Lawrence, Montreal, The Lower St. Lawrence Corporation and Gulf Development Association, June 1962, 106 p.

Macgibbon, D.A., The Canadian Grain Trade 1931-1951, Toronto, University of Toronto Press, 1952, 227 p.

Mackenzie, G.C., Sables ferrugineux magnétiques de Natashquan, comté de Saguenay, province de Québec, Ottawa, Imprimerie du Gouvernement, 1913, 49 p.

McGuire, B.J., "Aluminium - the story of 50 years of growth by the Canadian industry", dans Canadian Geographical Journal, Ottawa, no 43, october 1951, pp. 144-163.

Mitchie, G.H., Sept-Iles: Canada's newest seaport, Montreal, McGill University, McGill Sub-Arctic Research Laboratory, 1957, 123 p.

Minville, E., Les pêcheries, Montréal, Fides, 1946, 331 p.

Moreau, R., L'exploitation forestière de la Quebec North Shore Paper Company à Baie-Comeau, Québec, thèse de Maîtrise en sciences commerciales, Université Laval, 1950, 68 p.

Moss, A.E., "Iron Ore's Carol Project", dans Western Miner and Oil Review, Vancouver, Vol. 32, No 10, octobre 1959, pp. 88-91.

Ottawa, Commission Royale d'Enquête sur les perspectives économiques du Canada, L'avenir des exportations du Canada, mars 1957, 356 p.

Ottawa, Commission Royale d'Enquête sur le cabotage, Rapport de la Commission royale d'enquête sur le cabotage, 1958, 389 p.

Paint, H., "Iron ore and the North Shore", dans Canadian Banker, Montreal, Vol. 67, No 1, Spring 1960, pp. 71-82.

Pariseau, J., "Les marchés internationaux du blé", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 31, No 3, octobre-décembre 1955, pp. 462-471.

Pêcheurs Unis de Québec, Les coopératives de pêcheurs du Québec, Montréal, 1959, 74 p.

Pépin, P.-Y., "L'industrie de la pêche en Gaspésie", dans Cahiers de Géographie de Québec, Québec, No 6, avril-septembre 1959, pp. 353-367.

— "La symbiose progressive des régions Gaspésie — Rive-Sud et Côte-Nord", dans l'Actualité Economique, Montréal, Vol. 35, No 4, 1960, pp. 626-658.

Perpillou, M.A., Géographie des céréales, Paris, Les Cours de la Sorbonne, 1961, 274 p.

Quebec North Shore Paper Company, Les faits concernants Baie-Comeau et son industrie du papier journal, Montréal, 1941, 30 p.

Revoil, B.H., Pêches dans l'Amérique du Nord, Tours, Marne, 1970, 376 p.

Robitaille, B., "Les Îles de Mingan", dans Notes de Géographie, Québec, Université Laval, No 6, mai 1954, 9 p.

Rochette, E., "Notes sur la Côte-Nord du Bas-Saint-Laurent et le Labrador canadien", Québec, Le Soleil, 1926, 131 p.

Rouillard, N.O.E., La Côte-Nord du Saint-Laurent et le Labrador canadien, Québec, Laflamme et Proulx, 1908, 188 p.

Rousseau, J., "Les zones bioclimatiques de la péninsule Québec — Labrador et l'hémi-arctique", dans Canadian Journal of Botany, Ottawa, No 30, 1952, pp. 436-474.

Roy, P.-G., Inventaire de Pièces sur la côte du Labrador conservées aux Archives de la province de Québec, Québec, 1940-1942, 2 volumes.

Sharples, A., Ports of Pine: Labrador — Nfland — Gaspé, Montréal, Clarke Steamships Co. Ltd., 1939, 89 p.

Taillefer, F., "Les mines de fer de Schefferville", dans Cahier de Géographie de Québec, Québec, No 3, octobre 1957, pp. 37-63.

Tanner, V., Outlines of the Geography, Life and Customs of Newfoundland — Labrador, Cambridge University Press, 1947, 906 p. (2 volumes).

Tousignant, J.B., Pêcheries maritimes du Québec, Québec, thèse de Maîtrise, Université Laval, 1946, 105 p.

Tremblay, V. (Mgr), Aux origines de Clarke City, Chicoutimi, Société Historique du Saguenay, 1962, 2 p.

Tyman, J.L., Man and the North Shore, a study in environmental response, Montréal, McGill University, M.A. thesis, 1961, 195 p.

Villeneuve, G.-O., "Bref aperçu climatique du Québec méridional", dans Cahiers de Géographie de Québec, Québec, No 6, août-septembre 1959, pp. 153-162.

Waddington, G.W., Gisements de fer de la province de Québec, Québec, Ministère des Mines, Service des Gites minéraux, 1960, 94 p.

Yergeau, R., "La morue du Bas-Saguenay", dans Actualités Marines, Québec, Vol. 3, No 2, mai-août 1959, pp. 3-10.

INTRODUCTION

Eugène Achard écrivait en 1960 à propos de la Côte-Nord: "que ce nom exhale comme un relent de sauvagerie, de pays non encore touché, un pays de solitude... non encore découvert". [1]

Pour bien des Québécois, la Côte-Nord demeure toujours une région difficilement accessible, une terra incognita où l'on ne s'aventure que par nécessité. Bien que cette région ne soit pas totalement intégrée au reste du Québec, cette croyance populaire n'a plus aujourd'hui sa raison d'être, du moins pour le secteur compris entre le Saguenay et la baie de Sept-Iles.

Depuis 1950, l'exploitation des ressources naturelles, la création spontanée de centres urbains et industriels, ajoutés à la mise en oeuvre d'audacieux moyens de transports et de communications, ont radicalement changé l'idée que l'on se faisait de ce territoire. L'un des aspects les plus spectaculaires de cette transformation est le développement des activités maritimes. En moins de vingt ans, la Côte-Nord s'est dotée de quelques uns des plus importants ports du Canada, tant sur le plan du tonnage que sur celui des équipements. C'est ainsi qu'elle est devenue l'un des principaux pôles de croissance économique du Québec, un eldorado sous certains aspects.

---

1. Achard, 1960, p. 7.

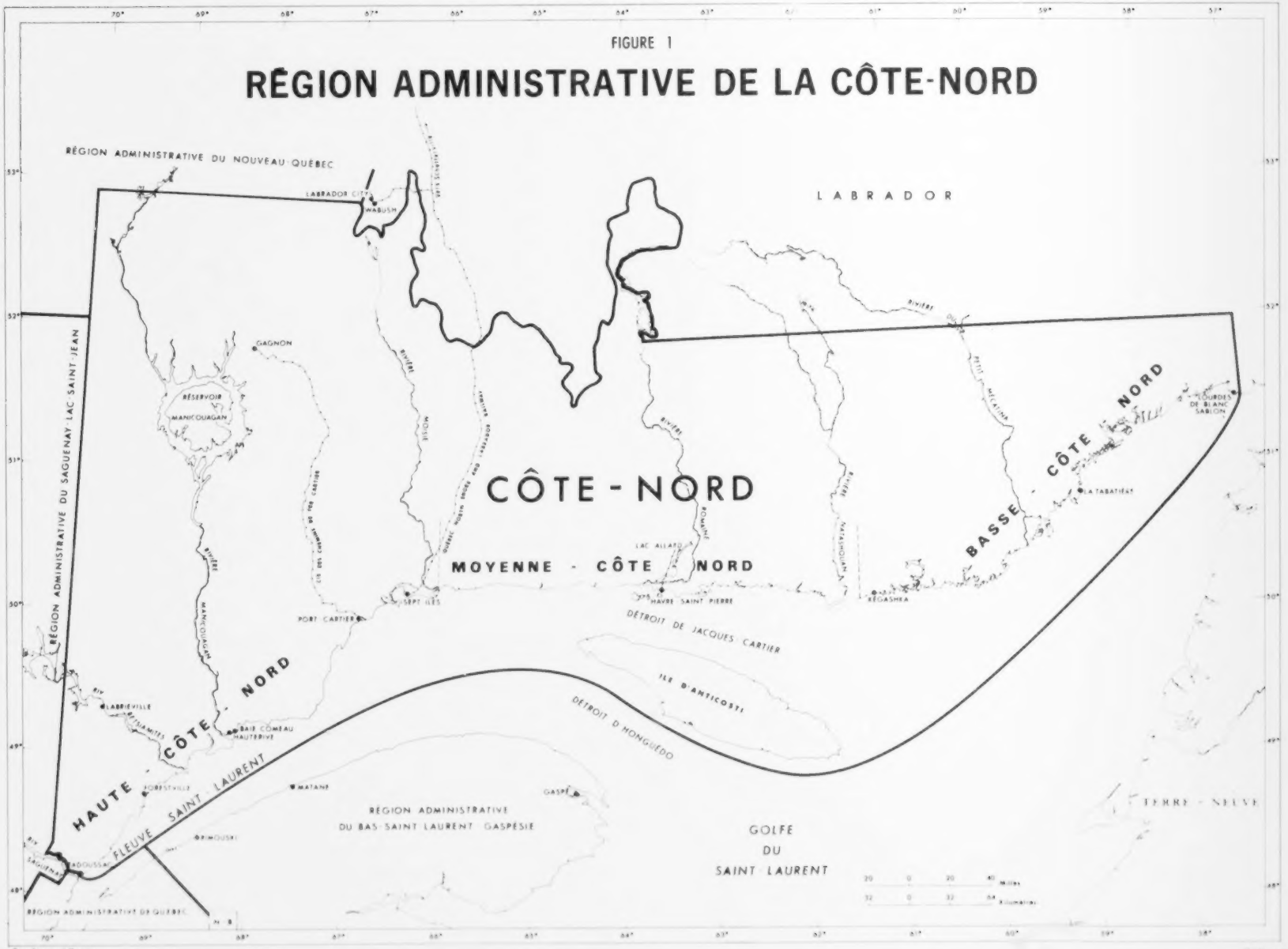
En dépit de cette profonde mutation, la Côte-Nord est-elle vraiment sortie de son isolement? A-t-elle été découverte? Ou n'est-elle pas toujours cette terre difficile, ce pays pionnier où malgré les améliorations récentes, la vie quotidienne demeure plus difficile qu'ailleurs et que l'on quitte à la première occasion.

Précisons immédiatement ce que nous entendons par Côte-Nord. Il s'agit du territoire compris entre d'une part, le Saguenay à l'ouest et d'autre part, la frontière Québec - Labrador vers l'est à l'exclusion de l'île d'Anticosti à peu près sans rapport avec ce dernier. Vers l'intérieur, il s'étend jusqu'aux frontières de la région administrative du Nouveau-Québec. Cette région rassemble les deux comtés provinciaux de Saguenay et Duplessis (ce dernier créé en 1960), une surface d'environ 75,750 milles carrés (région administrative à l'exclusion des plans d'eau). On la partage en trois secteurs: la Haute, Moyenne et Basse-Côte-Nord. Nous n'avons pas l'intention d'épiloguer sur l'historique de cette appellation dont la signification a beaucoup varié depuis le début du siècle. Les divisions choisies sont les plus généralement admises par la plupart des auteurs. (Figure 1).

La Haute-Côte-Nord s'étend du Saguenay à la Moisie, une quinzaine de milles en aval de Sept-Iles. C'est le territoire le plus important pour notre travail, celui qui a été directement affecté par l'essor industriel des vingt dernières années et qui renferme les principales agglomérations portuaires. Son arrière-pays englobe beaucoup plus que les limites administratives définies précédemment car il s'étend aux complexes miniers et hydro-électriques de la péninsule, quelques uns fort éloignés tels ceux de Schefferville et des chutes Churchill. Ce territoire rassem-

FIGURE 1

RÉGION ADMINISTRATIVE DE LA CÔTE-NORD



Dessiné par J. Marcoux

ble aussi la totalité des villes et villages reliés par la route 238 au réseau provincial et groupe toutes les entreprises littorales d'urbanisation à l'exception de Havre-Saint-Pierre.

La Moyenne-Côte-Nord comprend le secteur allant de la Moisie à Natashquan. C'est une région caractérisée par l'abandon graduel de la pêche et aussi par l'absence d'industrie de remplacement exception faite de Havre-Saint-Pierre où l'expédition du titane a pris la relève depuis 1950. On y trouve une quinzaine de villages, plus ou moins reliés aujourd'hui par un embryon de route, et qui servent de pont entre les deux autres portions de la côte.

La Basse-Côte-Nord s'étend de Kégashka à Blanc-Sablon, situé à proximité de la frontière interprovinciale. C'est une région fort différente des deux autres: relief particulier, caractère semi-arctique de la végétation, économie entièrement basée sur une industrie déclinante de la pêche, liens particuliers avec Terre-Neuve, caractéristiques biethniques de la population, pauvreté des moyens de communications, éloignement, isolement, etc. En ce qui nous concerne, la pêche constitue son activité principale.

La Côte-Nord doit son développement à la présence d'importantes richesses naturelles. Dès le début de la colonie, les ressources marines firent l'objet d'une exploitation intensive pour l'époque puis, vers le milieu de siècle dernier, s'ajoutèrent celle de la forêt avec les scieries et, plus tard, l'industrie des pâtes et papiers. Aucune n'a vraiment assuré la "naissance" de la Côte-Nord. Le véritable boom économique va débuter vers 1950 avec la mise en valeur du vaste potentiel minier et

hydro-électrique de l'arrière pays. Plus de $2 milliards y seront investis en l'espace d'une vingtaine d'années dans le seul secteur du fer faisant surgir, dans un pays franchement inhospitalier, des complexes miniers uniques au monde. Par ailleurs, la Côte-Nord est sillonnée de nombreux cours d'eau au débit puissant, favorables aux aménagements hydro-électriques. Les noms de Outardes, Manicouagan, Bersimis et Churchill sont aujourd'hui connus dans le monde entier pour les aménagements que l'on y a réalisés ou qui sont en voie de réalisation. Lorsque le tout sera terminé, plus de 12,000,000 de kilowatts seront disponibles - la presque totalité destinée au Québec - ce qui fait de cette région le plus grand réservoir énergétique de la Province. Autre ressource importante: la forêt. Bien que son exploitation remonte au siècle dernier, les coupes actuelles demeurent bien en deça des véritables possiblités. Seuls, les bassins de la Haute-Côte-Nord font actuellement l'objet de coupes systématiques. Cependant, la plus grande partie des réserves de la Moyenne et Basse-Côte-Nord viennent d'être concédées à une importante société internationale qui construit actuellement une usine de pâtes chimiques à Port-Cartier, assurant ainsi l'exploitation d'une partie de ces abondantes ressources.

La création de complexes miniers au coeur même de l'arrière-pays, complexes jumelés aux centres d'expéditions maritimes de la côte, a tissé un réseau de relations très étroites entre les deux portions de territoire. Ainsi s'est constitué un premier chaînon d'intégration entre des régions à peu près sans relations auparavant. Sur le plan forestier, l'établissement, en 1936, d'une industrie papetière à Baie-Comeau, a marqué le

début du premier centre urbain et industriel sur la Côte-Nord. Avec l'affinerie d'aluminium, Baie-Comeau est devenu le principal centre manufacturier régional. Dans le secteur hydro-électrique, l'aménagement des barrages, immenses chantiers de 4,000 à 5,000 hommes, a fait la fortune de Forestville et de Baie-Comeau qui, non seulement étaient les principaux relais des matériaux destinés à l'intérieur, mais aussi la source première d'approvisionnement de toutes sortes.

L'exploitation intensive des ressources naturelles a certainement accéléré le processus d'intégration tant sur le plan intérieur qu'extérieur. Mais, beaucoup reste à accomplir.

Le minerai de fer ne subit encore aucune transformation dans la région même, ce qui limite considérablement l'influence de cette importante industrie. Par ailleurs, la production étant presque totalement expédiée hors du Québec, cela ne contribue guère à l'intégration de cette région au reste de la Province, situation qui risque de se perpétuer tant que nous ne serons pas dotés d'une véritable aciérie. Plus de 80% du bois actuellement coupé sur la Côte-Nord est transporté par bateau vers l'amont du fleuve. Seule, l'usine de la Quebec North Shore Paper de Baie-Comeau effectue une transformation sur place, mais sa production est presque entièrement destinée à un quotidien newyorkais. Les villes-champignons, nées de la construction des barrages hydro-électriques, ont disparu (à l'exception de Labrieville) presque aussi rapidement qu'elles avaient vu le jour, et très peu d'énergie est finalement consommée au sein de la région même. Dans le secteur des pêches, la principale usine de transformation du poisson, localisée à La Tabatière, n'étend à peu près

pas son influence au-delà d'une cinquantaine de milles de part et d'autre de la côte avec la cueillette du poisson transformé à l'usine. La majeure partie provient cependant des captures de la flotte de pêche de la St. Lawrence Sea Products. La production est acheminée presque totalement aux Etats-Unis.

En dépit de l'exploitation massive de ses importantes richesses naturelles, la Côte-Nord apparaît donc aujourd'hui comme un véritable pays colonisé, un eldorado pour certains intérêts, pas nécessairement voués au bien général de la région.

Cette mise en valeur du territoire s'est relativement peu transposée au secteur secondaire. En 1969, l'industrie manufacturière de la région administrative n'employait que 2,784 personnes pour une valeur d'expéditions de $115,128,844 c'est-à-dire 1% du Québec dans le dernier cas. La Côte-Nord est donc l'une des régions les plus faiblement représentée sur ce plan particulier. Seulement dix groupes industriels y sont présents dont deux, papiers et produits connexes et produits métalliques primaires, ont une importance significative. C'est l'industrie du papier qui fournit le plus grand nombre d'emplois grâce au moulin de la Quebec North Shore Paper. Ajoutons y ceux de l'affinerie de la Canadian Reynold Metals, également située à Baie-Comeau, et nous avons plus de 85% de tous les emplois manufacturiers de la Côte-Nord.

Bien sûr, toute cette activité a accéléré la croissance démographique de cette région. De 41,921 personnes qu'elle était en 1951, la population est passée à 116,363 en 1971 soit une augmentation de 136%. C'est

le secteur Forestville - Havre-Saint-Pierre qui a le plus bénéficié de cet accroissement. Là se situent les principales agglomérations régionales: Forestville, Hauterive, Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Iles et Havre-Saint-Pierre. L'extraction du minerai de fer a aussi permis la création de "lancers pionniers"[2] au coeur même d'un hinterland peuplé seulement de quelques Indiens. Les villes de Schefferville, Labrador City, Wabush et Gagnon (et bientôt Fermont) sont des exemples d'ingéniosité où malgré un profond isolement, la vie quotidienne se déroule sensiblement comme dans les grands centres de la côte.

Le perfectionnement récent des moyens de transport a fortement contribué à unifier certaines portions du territoire tout en intégrant mieux l'ensemble au reste du Québec. L'accès principal à la région se fait par la route 238 longeant le fleuve sur tout son tracé. C'est une voie de première classe, entièrement pavée et qui offre des paysages naturels de grande beauté. Elle est complétée par des embranchements vers Manic 5 (140 milles) et Labrieville (54 milles) et un nouveau tronçon en direction de Chicoutimi sur la rive gauche du Saguenay. S'y ajoutent quatre traverses fluviales localisées dans le secteur ouest de la côte en amont de Godbout. Aujourd'hui, la plus grande partie des marchandises générales destinées à la Haute-Côte-Nord est transportée par la route, souvent à partir de Montréal et de Québec, ce qui a entraîné une chute des activités maritimes en ce domaine.

En dépit de ces améliorations, le réseau routier actuel ne saurait

---

2. Hamelin, 1964, p. 18.

suffire aux besoins croissants de la région car il ne se prolonge pas au-delà de la Moisie, laissant toute la Moyenne et Basse-Côte-Nord fortement isolées. Certains tronçons de route existent en aval notamment entre la Moisie, Rivière-au-Tonnerre et Natashquan mais ils ne débouchent nulle part. Il n'y a pas d'embranchements vers les villes minières et l'accès à la rive sud du fleuve est limité aux quatre traverses citées précédemment. Le gouvernement du Québec envisage cependant de compléter, dans un avenir rapproché, la prolongation de la route jusqu'à Natashquan. Cela améliorera considérablement les transports dans cette partie de la côte mais cela ne sera pas suffisant. Il faudrait prévoir, en outre, la desserte des villes minières et une amélioration des relations avec la rive sud.

Les transports aériens ont aussi fait des progrès majeurs ces dernières années. De l'embouchure du Saguenay au détroit de Belle-Isle s'échelonne tout un chapelet d'aéroports dont les plus importants sont ceux de Forestville, Baie-Comeau et surtout Sept-Iles, plaque tournante du trafic aérien dans la région. Les communications aériennes s'avèrent essentielles pour les villes minières et pour le territoire en aval de Sept-Iles où, à l'exception du bateau, il n'existe toujours pas de moyen de transport vers l'extérieur. Mais, elles demeurent coûteuses, ont des possibilités limitées, tout en étant fortement soumises aux caprices climatiques. On ne peut nier le rôle vital qu'elles ont joué, et qu'elles jouent toujours d'ailleurs, dans le développement de certaines portions de la Côte-Nord; à long terme cependant, les communications aériennes ne sauraient remplacer ni le réseau routier, ni le chemin de fer.

Enfin, pour toute la Moyenne et Basse-Côte-Nord, le bateau demeure

toujours le principal lien avec les centres régionaux et avec le reste du Québec. Communications maritimes assurées principalement par une compagnie subventionnée par l'Etat et dont les services, en raison de diverses circonstances, ne donnent pas toujours satisfaction à la population.

Sur le plan de l'éducation, de sérieux efforts sont actuellement faits pour intégrer la Côte-Nord au reste du Québec. Deux commissions scolaires régionales ont été créées, la première rassemblant les commissions scolaires échelonnées entre Tadoussac et Godbout et la seconde, entre Port-Cartier et Lourdes-de-Blanc-Sablon. [3] Une école polyvalente de 2,000 places vient d'être complétée à Hauterive. Au niveau collégial, ce territoire était affilié au CEGEP de Rimouski à travers l'ex-collège classique de Hauterive. Mais, la Côte-Nord s'est vue dotée du premier CEGEP régional du Québec, comprenant deux campus principaux situés à Baie-Comeau et à Sept-Iles. [4]

Sur le plan de la santé, il y avait en 1970 sur l'ensemble du territoire, 14 hôpitaux de types divers équipés de 982 lits c'est-à-dire 1 lit pour 112 personnes, chiffre légèrement supérieur au chiffre provincial (98). [5] La Basse-Côte-Nord ne retenait que 23% des lits disponibles. C'est dire la forte dissémination de ce type de service dans la région et l'effort de rationalisation auquel il faudra arriver tôt ou tard.

Dans le domaine municipal, la Côte-Nord ne semble pas suivre la ten-

---

3. Bureau de la Statistique du Québec, 1971.
4. Education Québec, 1971, p. 8.
5. Statistique Canada.

dance générale vers la fusion (ou l'annexion) des municipalités qui prévaut actuellement dans la Province. En 1961, on y comptait 25 municipalités dont 18 dans le seul territoire de la Haute-Côte-Nord; en 1973, le nombre a été porté à 37 dont 9 sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Ce phénomène particulier n'a donc pas encore touché la région. Il n'y a pas de doute cependant que certaines fusions se préparent particulièrement dans le cas des municipalités constituant Forestville, Baie-Comeau - Hauterive et Sept-Iles. Sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord, plusieurs centres se sont déjà réunis sous un même toit - par exemple la municipalité de Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent qui rassemble 35 localités échelonnées entre Vieux-Poste et Lourdes-de-Blanc-Sablon - mais cela crée un certain nombre de problèmes étant donné la distance qui sépare la plupart d'entre elles.

Au chapitre des télécommunications, la presque totalité des centres de la Côte-Nord peuvent être atteints par téléphone, Deux chaînes de radio, localisées à Baie-Comeau et Sept-Iles, opèrent dans la région, la seconde étant affiliée à la société Radio-Canada. Il n'existe pas de chaîne locale de télévision et il faut syntoniser les stations de Matane, Rimouski et Moncton, les deux premières affiliées au réseau français de la société d'Etat et la dernière au réseau anglais. Quelques hebdomadaires y sont publiés mais les quotidiens et les principales publications nationales et internationales viennent de l'extérieur, en particulier de Québec et de Montréal.

Tenter de dresser le bilan actuel de cette région en pleine transformation demeure une entreprise difficile. Nous avons choisi de traiter

la question à partir de trois thèmes qui, nous l'espérons, traduisent bien l'évolution récente de la Côte-Nord.

Dans une première partie, nous analyserons le rôle des ressources naturelles dont la mise en valeur conditionne la vie économique de cette région.

La ressource marine est certainement la plus anciennement exploitée. Dès le début de la colonie, les pêcheurs basques étaient déjà installés sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent de même qu'à Terre-Neuve. Aujourd'hui, l'industrie de la pêche représente un type d'activité en voie de regression, presque totalement concentrée sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord où elle constitue à peu près toujours le principal gagne-pain de la population. Ce sera l'objet du premier chapitre. D'abord, nous ferons un bref historique de la question, suivi d'exposés sur le territoire, les effectifs, les engins, la flotte et les organismes de pêche.

Bien que relativement peu mises en valeur, les forêts constituent également une ressource importante. A peine 1,000,000 de cunits y sont actuellement coupés par année sur une possibilité d'environ 4,000,000. La Haute-Côte-Nord possède les meilleurs bassins forestiers mais il en existe de très prometteurs dans la partie aval, notamment celui de la Natashquan. Les bassins les plus exploités sont encore ceux de la Haute-Côte-Nord où le régime des concessions forestières tient toujours. La presque totalité de l'abattage demeure le fait des concessionnaires dont les méthodes se sont grandement rationalisées ces dernières années. La

Moyenne et Basse-Côte-Nord forment donc un immense territoire où des quantités énormes de bois se perdent annuellement.

De nombreuses campagnes géologiques effectuées dans la péninsule Québec - Labrador depuis le début du siècle, avaient permis de localiser d'importants dépôts ferrugineux dont les réserves globales dépassent probablement 3.5 milliards de tonnes fortes. Dans le troisième chapitre, nous allons voir comment, poussées par un besoin pressant de matières premières, de puissantes sociétés métallurgiques américaines vont, à partir de 1950, mettre en valeur cette importante ressource, y créant de gigantesques complexes miniers situés aux lacs Allard, Knob, Carol (T.-N.), Wabush (T.-N.) et Jeannine et qui donneront à cette région un monopole incontesté en ce domaine.

Riche dans les secteurs marin, forestier et minier, la Côte-Nord l'est aussi sur le plan hydraulique. Face aux besoins croissants du Québec depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, les nombreux et puissants cours d'eau régionaux, dont le potentiel énergétique dépasse 74 milliards de kilowatts-heures, ne pouvaient faire autrement que d'attirer l'attention. En moins de vingt ans, on y érigera deux complexes hydro-électriques: Bersimis et Manicouagan - Outardes qui en ont fait le plus grand réservoir hydro-électrique du Québec et un exemple du genre. Nous terminerons le quatrième chapitre par une revue rapide du projet des chutes Churchill, étant donné l'impact qu'il a actuellement sur la Côte-Nord et plus tard, au Québec même.

L'exploitation intensive des richesses naturelles a favorisé la nais-

sance d'activités maritimes qui constituent l'un des traits majeurs de l'économie régionale. Pour bien illustrer ce phénomène, il était indispensable que nous lui consacrions la partie la plus importante de notre travail. Ce sera l'objet de la seconde partie.

Nous examinerons d'abord le secteur des pêches sur les plans du volume et de la valeur. Les captures débarquées sur la Côte-Nord représentent environ 10% du volume total provincial pour une valeur à peu près semblable. La morue constitue l'essentiel des débarquements qui se font sur la Moyenne et surtout la Basse-Côte-Nord. Les pêcheurs y chassent aussi le loup-marin mais cette activité varie beaucoup d'une saison à l'autre. Enfin, il faut noter la popularité grandissante de la pêche aux mollusques et crustacés à cause de leur haute valeur marchande.

L'exploitation des ressources forestières a amené la création d'importants trafics maritimes qui ont profondément marqué l'économie régionale dans la première moitié du siècle. Ce sera l'objet du second chapitre. Le plus ancien est celui du bois à pâte dont les expéditions dépassent 1,500,000 tonnes en 1971. Le trafic de la pâte de bois n'a jamais atteint une ampleur considérable mais la construction de l'usine de Port-Cartier lui donnera un important regain de vie. Enfin, les expéditions de papier journal vont continuer d'être l'oeuvre de la Quebec North Shore Paper de Baie-Comeau dont la capacité de production atteint 550,000 tonnes par année depuis la mise en marche de la quatrième machine à papier.

La Côte-Nord est l'exutoire naturel pour le minerai de fer extrait dans la péninsule. C'est ainsi qu'à partir de 1950, quatre centres por-

tuaires: Havre-Saint-Pierre, Sept-Iles, Pointe-Noire et Port-Cartier vont devenir les principaux ports d'expéditions de minerai de fer au Canada avec un trafic global dépassant 37,000,000 de tonnes en 1971 c'est-à-dire 78% du total canadien. C'est une industrie en pleine expansion. Des commandes récentes vont obliger les compagnies minières à hausser considérablement leur niveau de production au cours des prochaines années et l'on estime que vers 1980, la Côte-Nord devrait enregistrer un trafic minier de 50 à 60 millions de tonnes par année. Dans le troisième chapitre nous examinerons en détail la plus importante variable de l'activité maritime.

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 permettant aux grands navires des lacs de pénétrer dans la zone estuarienne du fleuve, et la disponibilité de fret de retour avec le minerai de fer de la péninsule, devaient favoriser la création d'un nouveau trafic sur la Côte-Nord: celui des céréales. Essentiellement une activité de transit, il est le fait de deux sociétés dont les installations sont situées à Baie-Comeau et Port-Cartier. Le total manutentionné dépasse 10,000,000 de tonnes en 1971, plus de 70% provenant des Etats-Unis. C'est une activité dont les fluctuations peuvent être très accentuées d'une année à l'autre à cause de la volatilité du marché international. Mais, la situation d'avant port est un net avantage dans les conditions actuelles vis-à-vis les céréales destinées aux pays européens et surtout à l'Union Soviétique, l'un des principaux clients de l'Ouest canadien et américain.

Enfin, nous ne pouvions terminer la seconde partie sans jeter un

coup d'oeil sur le trafic des marchandises générales, témoin important de la croissance régionale. A cause du réseau de communications relativement peu développé jusqu'aux années 1960, la Côte-Nord était largement tributaire du cabotage pour une forte partie de ses approvisionnements. Aujourd'hui, la route remplit de plus en plus ce rôle, du moins pour la Haute-Côte-Nord. Dans le secteur aval, la situation n'a guère changé et le cabotage demeure toujours le principal moyen de communication. En dépit d'une certaine augmentation de trafic consécutive à la réalisation des projets miniers et hydro-électriques, l'avenir en ce domaine reste difficile à prévoir étant donné les impondérables qui affectent une région à forte croissance comme la Côte-Nord.

La troisième partie de notre travail se veut une synthèse qui tente de démontrer comment ce territoire devient peu à peu un pays en voie d'intégration. On y trouvera quatre chapitres portant sur la naissance des ports à bois et à pâte, la création du complexe industriel et portuaire de Baie-Comeau, l'apparition des ports minéraliers et le peuplement de la côte.

PREMIERE PARTIE

L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES:

BASES ECONOMIQUES DE LA CÔTE-NORD

Les ressources marines furent les premières exploitées sur la Côte-Nord car dès le régime français, des concessions de pêche y avaient été accordées. Cette industrie sera particulièrement florissante au cours du dix-neuvième siècle mais, depuis le début du vingtième, une dégradation constante en a considérablement diminué l'importance régionale. Aujourd'hui, on la retrouve surtout sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Cependant, en 1972, elle rassemble encore environ 30% des pêcheurs québécois pour quelque 10% des captures totales provinciales, dont une très forte partie est traitée dans la principale usine de transformation située à La Tabatière. Les méthodes modernes d'opération tardent à pénétrer dans cette région et la pêche artisanale occupe toujours le plus grand nombre de pêcheurs avec un rendement très faible comparativement aux Iles-de-la-Madeleine et à la péninsule gaspésienne. Pour diverses raisons, les tentatives de rationalisation faites en ce domaine par le gouvernement du Québec depuis les dix dernières années ont très peu touché la Côte-Nord et dans l'ensemble, les pêcheries de ce secteur accusent un net recul par rapport au reste du Québec. Pour la population de la Basse-Côte-Nord, cette activité demeure toujours le principal gagne-pain, sans doute le seul pour un certain nombre d'années encore.

L'exploitation des immenses ressources forestières est plus récente.

Commencée au milieu du siècle dernier, elle va augmenter rapidement après 1900 avec les besoins croissants de la nouvelle industrie québécoise des pâtes et papiers. De grandes sociétés papetières ont affermé d'importantes concessions forestières entre le Saguenay et la région de Sept-Iles, qu'elles ont elles-mêmes mises en valeur. A l'exception des coupes destinées aux moulins de Clarke City et de Baie-Comeau, le bois à pâte a toujours été expédié par bateau vers les usines de l'amont ce qui a nécessité la création de nombreux petits ports dont la fonction principale était le transitage vers l'extérieur de la "pitoune". Depuis quelques années, cette industrie s'est aussi profondément transformée à la suite d'une rationalisation progressive de ses activités. Dans l'ensemble cependant, à peine 25% du potentiel est actuellement exploité, situation qui sera sans aucun doute profondément modifiée avec l'arrivée de la société Rayonier Québec.

La ressource naturelle qui contribue le plus aux progrès de la Côte-Nord est le minerai de fer. L'immense potentiel ferrugineux de la péninsule fera l'objet, à partir des années 1950, d'une exploitation systématique par de grandes sociétés métallurgiques américaines dont les réserves du lac Supérieur s'amenuisent rapidement. En une vingtaine d'années, des centaines de millions de dollars seront investis dans l'arrière-pays pour la création de gigantesques complexes miniers reliés par voies ferrées à ces centres modernes d'expéditions maritimes localisés dans la partie nord du golfe du Saint-Laurent. L'exploitation du minerai de fer va "forcer" une première humanisation de l'hinterland. Elle va aussi permettre d'instaurer entre deux portions de territoire des relations continues

dont le prolongement atteint presque toutes les parties [illegible] vers les expéditions minéralières. Les retombées économiques [illegible] bourdonnante activité vont influencer presque tous les secteurs vitaux de l'économie régionale et, surtout, contribuent à diminuer fortement l'[illegible] situation marginale qui caractérise la Côte-Nord.

L'énergie hydro-électrique est une autre richesse naturelle dont l'exploitation accentuera le rythme de croissance de la Côte-[illegible]. Cette région [illegible] avantage d'être sillonnée par de nombreux cours d'eau [illegible] puissant et régulier, favorables aux aménagements hydro-électriques. Au cours des [illegible] dernières années, la construction des complexes de la Bersimis et de la Manicouagan - Outardes en fera le plus [illegible] hydro-électrique du Québec.

CHAPITRE I

LA MER: PREMIERE RESSOURCE EXPLOITEE

1 - Rappel historique

La pêche dans les eaux du golfe du Saint-Laurent est vieille de plusieurs siècles. On dit que des pêcheurs basques vinrent au Labrador vers 1470 mais il semble que de 1525 à 1700, ils fréquentèrent en grand nombre le détroit de Belle-Isle et le golfe du Saint-Laurent. Les expéditions de pêche étaient organisées à partir de Saint-Malo, Dieppe, Granville, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Les-Sables-d'Olonne et l'Île de Ré. [1]

Sous la domination française, le poisson salé et séché était très populaire sur les marchés européens avec l'huile de foie de morue, de baleine et de loup-marin. [2] Les Français exploitaient plusieurs postes de pêche, en particulier le long de la péninsule gaspésienne mais aussi sur la Côte-Nord comme à Brest (aujourd'hui Vieux-Fort) et à Blanc-Sablon. En 1621, on note la présence dans le golfe d'au moins 800 vaisseaux de pêche et de commerce dont plusieurs font escale dans les havres connus de cette côte. [3]

Au cours de cette période, plusieurs concessions avec privilège de

---

1. Chambers, 1912, p. 13
2. Bérubé, 1941, p. 9.
3. Chambers, 1912, p. 14.

pêche y seront attribuées dont celle de François Bissot, [4] plus tard connue sous le nom de seigneurie de Mingan qui, selon les héritiers, s'étendait vers l'est jusqu'à la baie de Brador (en réalité, de cap du Cormoran à Aguanish), celle d'Augustin Le Gardeur de Courtemanche (17 octobre 1702) dont le territoire couvrait le secteur compris entre la rivière Kégaskat (Kégaska) et la rivière Kessessasskio (Hamilton), celle de Louis Baril à la baie des Châteaux en 1736, celle du Sieur Vincent accordée en 1740 par Beauharnois et Hocquart au Petit Mécatina, celle de Beaujeu et Estèbe (1749) entre le Petit Mécatina et le Gros Mécatina et la concession du Sieur de Brouage, accordée en 1720 par Jonquières et Bigot dans le territoire avoisinant la rivière des Esquimaux (Saint-Paul). [5] On y savait les eaux très poissonneuses et de fait, la pêche à la morue et au saumon donnait d'excellents rendements compte tenu des moyens de l'époque.

La pêche d'alors était certainement loin d'être une sinécure. Aux difficultés déjà très grandes du métier vinrent s'ajouter, plus tard, les déprédations des pêcheurs de la Nouvelle-Angleterre.

> Quand les vaisseaux du roi arrivèrent à leurs stations, cette année, (1766) sur la côte du Labrador, ils trouvèrent de 200 à 300 baleinières venues des plantations (colonies), dont la plupart étaient employées à pêcher la morue ainsi qu'à détruire les installations de pêche appartenant aux pêcheurs anglais, à mettre le feu dans les bois, à inventer

---

4. François Bissot fut l'un des premiers canadiens à établir des pêcheries sédentaires dans le golfe du Saint-Laurent. Il créa à Mingan des postes de pêche, de chasse au loup-marin et de commerce, qui réussirent très bien. La seigneurie de Mingan lui avait été concédée par la Compagnie des Cent Associés en 1661. Chambers, 1912, p. 61 et Labrie, 1943, p. 152.
5. Chambers, 1912, p. 97. Innis, 1940, p. 56.

aussi un Service de protection des pêcheries pour le Bas-Canada et à partir de 1859, nomme des gardes-pêche dans le golfe. Il faut cependant attendre jusqu'en 1871, alors que le traité de Washington obligera les Américains à payer une indemnité de $4,420,882 comme dédommagement pour le privilège de pêche dans les eaux territoriales canadiennes.[8]

---

6. Chambers, 1912, p. 106.
7. Labrie, 1943, p. 152.
8. Cette indemnité sera versée à la suite de la recommandation de la Commission des pêcheries d'Halifax en 1877 (composée d'un canadien, d'un américain et de l'ambassadeur de Belgique à Washington). Cette commission reconnut que les Etats-Unis avaient davantage bénéficié des ressources des pêcheries canadiennes qu'ils n'en avaient cédé. On accorda une indemnité de 5 millions et demi de dollars dont $4,420,882 aux provinces maritimes et le reste à Terre-Neuve (203,873 livres sterling). Par la suite, le Parlement canadien promulgua une loi sur les pêcheries maritimes prévoyant la distribution de l'intérêt de cette "Caisse d'Halifax" aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et du Québec, cela sur une base annuelle, sauf pour ceux de Terre-Neuve qui ne faisaient pas partie de la Confédération. Au début de 1970, le gouvernement fédéral a adopté une loi (Bill C-133), pour abroger la vieille loi des pêcheries maritimes, prétextant que ces subventions pourraient être utilisées d'une façon plus efficace dans le même secteur. Débats de la Chambre des Communes, 28e législature, p. 4086-4087.

celles de l'huile et du poisson séché. L'huile provenait surtout de la chasse à la baleine dont l'apogée se situe dans la première moitié du siècle avec la fondation de Penouil près de Gaspé. L'ardeur au travail raréfia cependant rapidement les cétacés et à partir des années 1850, il fallut les relancer de plus en plus au nord du golfe du Saint-Laurent et même sur les côtes du Labrador. A la fin du siècle, cette pêche (ou chasse) était en plein déclin. Les norvégiens, pourvus de l'équipement le plus récent de l'époque (canons - harpons, extracteurs d'huile à vapeur... etc.), tenteront de la ressusciter en créant des établissements dans la baie de Sept-Iles qui, en définitive, eurent peu de succès. "Seuls les bâtiments en ruine à quelques milles au sud du quai de Clarke City rappellent cette dernière tentative de pêche à la baleine chez-nous". [9]

La morue, le maquereau, le hareng et le saumon constituent les éléments principaux de la production de poisson salé en vert et en saumure de cette période. Sur la Côte-Nord, en 1957, on sale plus de douze cents barils de saumon et, vers la fin du siècle, la production dépasse annuellement les deux mille barils. [10] Le journal de Placide Vigneau nous renseigne à ce sujet, notamment pour la seconde moitié du siècle:

> Pour donner une idée de la quantité de pêcheurs de hareng dans le détroit de Belle-Ile, je dirai qu'un automne, dans le seul port de Ste-Barbe, nous étions 34 sennes, ce qui formait une flotte d'environ 80 à 85 voiles. C'était, je crois, en 1873, si j'ai bon-

---

9. Pêche et Chasse, 1946, p. 89.
10. Ibid., p. 91.

> ne mémoire. Quelques années plus tard, sur la fin de la saison, à Port-au-Choix, nous étions 66, y compris les 7 ou 8 sennes des habitations françaises. Le havre était littéralement bloqué de goélettes. Il y en avait de partout: Pointe-aux-Esquimaux, Iles-de-la-Madeleine, Ile-du-Prince-Edouard, Côte sud de Terre-Neuve, Cap Breton, Nouvelle-Ecosse et jusque des Etats-Unis. Il en fallait du hareng pour contenter tout ce monde. [11]

Et, Placide Vigneau d'ajouter en ce qui concerne la pêche à la morue:

> Durant les quatre premières années qui suivirent l'établissement de la Pointe (aux Esquimaux), c'est-à-dire de 1857 à 60 inclusivement, les goélettes allèrent pêcher à Sheldrake et à la Rivière au Tonnerre. En 1861-62-63, nous pêchâmes à Natashquan, mais cette dernière année la morue étant devenue rare, nous nous rendîmes à la baie des Moutons où nous continuâmes de nous rendre régulièrement jusqu'en 1868. Cette même année, presque toutes les goélettes de la Pointe arrêtèrent à la Romaine en descendant et y prirent joliment de la morue. En 1869, nous visitâmes Wippitagan, la Tête-à-la-Baleine, la Baie des Moutons. En 1870-71, la majeure partie de la morue fut prise à la Bacon. En 1872, on pêche aussi au havre des Américains (Pointe-Sainte-Marie), à Harrington et au Petit Mécatina Est et Ouest. En 1885, la morue ayant presque complètement fait défaut sur la côte, nous nous rendîmes jusqu'à St. Augustine et les trois années suivantes, jusqu'au bassin de Bradore. Ensuite, nous avons continué à pêcher entre la Baie des Moutons et Natashquan jusqu'à l'extinction de notre flotte. [12]

Placide Vigneau continue:

> Les goélettes au-dessous de 35 tonneaux ne prenaient que 2 berges (c'est-à-dire 4 pêcheurs) et

---

11. Vigneau, vol. II, pp. 13-14.
12. Ibid., pp. 15-16.

> les gens du bord se composaient de 2 hommes et 2 mousses. Pour les grandes goélettes, 350 à 450 quintaux étaient considérés comme une bonne pêche, parfois rarement cependant, quelques-unes dépassèrent 500. Pour les petites goélettes, c'était de 250 à 300. Je parle des bonnes années, bien entendu. [13]

Vers la fin du 19e siècle et au début du 20e, de nouvelles applications de la vapeur, le perfectionnement du moteur à combustion interne pour les petits bateaux et l'utilisation du pétrole ouvrent de nouvelles perspectives sur le plan des marchés du poisson tout en portant un dur coup à celui de l'huile animale. Mais, tandis que les pays européens et le reste du Canada transforment radicalement leurs méthodes de pêche, le Québec bouge très peu.

En 1900, le moteur à combustion interne est utilisé presque partout sauf ici où il n'apparaît dans les statistiques qu'en 1911 de même que la ligne de fond pour la pêche à la morue. C'est ainsi qu'entre 1900 et 1932, les méthodes véritablement favorables à nos pêcheries furent seulement celles de 1914-18 et les années 1926-29. La première grande guerre mondiale créa une forte demande pour la morue séchée et salée; au cours de ces quatre années, la valeur commerciale du poisson québécois doubla, atteignant la somme de $4,395,852 (146,405,000 livres) dont 12 à 15% pour les pêcheries de la Côte-Nord. Dès 1919 cependant, le marché se détériora rapidement et, en 1921, la valeur commerciale de notre production ne représentait plus que 40.6% de celle de 1919 et les prix aux pêcheurs, 37.3%. La reprise de 1926-29 est plus modeste; elle ne fait que hausser

---

13. Vigneau, vol. II, p. 16.

de quelques points la moyenne de la décennie précédente.

Pendant la grande crise économique des années trente, [illegible] lien se ferme pour la morue séchée, [14] privant les pêcheries québécoises de leur seul et unique débouché en ce domaine. C'est le marasme. Marasme accentué par le chômage très vif qui sévit partout au pays et [illegible] mène à la côte nombre de pêcheurs oeuvrant en d'autres secteurs de l'économie. Le gouvernement provincial passe alors à l'action. En 1932, il entreprend la construction d'un important réseau d'entrepôts frigorifiques (58 dont 9 sur la Côte-Nord) destinés à l'entreposage du filet frais; il crée un personnel de techniciens pour former pêcheurs et ouvriers d'usine et il entreprend des études pour découvrir de nouvelles zones de pêche et les moyens de conquérir les marchés. [15] Ces recherches permirent de localiser des quantités importantes de morue et de sébaste dans le chenal d'Esquiman, de découvrir un banc de plie au nord des Iles-de-la-Madeleine et d'accroître nos connaissances sur les migrations et la croissance du homard et la toxicité des mollusques du [illegible]-Saint-Laurent. L'administration québécoise contribue aussi à la mise sur pied, en 19[illegible], de l'école supérieure des pêcheries située à Sainte-Anne-de-la-Pocatière et, dix ans plus tard, crée l'École d'apprentissage en pêcheries de [illegible] Rivière. On ne peut dire cependant que ces institutions [illegible] auprès des pêcheurs de la Côte-Nord étant donné leur [illegible] profond, le faible degré de scolarisation qui [illegible]

---

14. L'Italie est froissée à la suite des sanctions prises contre elle à l'occasion de la guerre d'Ethiopie et en 1933, Mussolini décrète l'embargo complet sur les importations canadiennes de morue salée.
15. Bérubé, 1941, p. 46.

part l'accès de ces centres d'apprentissage et aussi leur éloignement géographique. A l'échelle du Québec, les résultats sont plus convaincants: de 1931 à 1941, le nombre d'expéditeurs de poisson frais passe de 5 à 15 et le volume annuel de poisson frais mis sur le marché, de 1 à 10 millions de livres. Dans l'ensemble, le petit patronat et les coopératives, [16] avec l'aide du gouvernement, demeurent les grands responsables de ce progrès. Conservatrices et routinières, les grandes entreprises préfèrent se cantonner dans le commerce du poisson salé et séché.

Entre 1932 et 1938, la production de poisson frais et congelé s'organise mais c'est avec la Seconde guerre mondiale que son volume augmente véritablement. Le nombre d'établissements passe de 3 à 36, plus de la moitié étant aux mains des syndicats de pêcheurs dont la centrale - Les Pêcheurs Unis de Québec - contrôle les trois-cinquièmes de la production. Faute de moyens de communications adéquats, la Côte-Nord et les Iles-de-la-Madeleine restent cependant en dehors du mouvement. Mais, dès la fin des hostilités, les pêcheurs européens dont le nouvel armement provient des surplus de guerre, inondent rapidement les marchés du vieux continent. Par ailleurs, le coût de l'équipement et de la main-d'oeuvre augmente plus vite que le prix du poisson. A cela s'ajoute la mise en valeur des richesses naturelles de la péninsule, qui draine hors du métier certains des meilleurs éléments, et une baisse notable dans les captures de morue, épine dorsale des pêcheries maritimes de l'époque. Peu après les années 1950, les pêcheries québécoises et surtout celles de la Côte-Nord sont

---

16. Les premières coopératives de pêcheurs, Cap-des-Rosiers et Saint-Maurice-de-L'Echourie, datent de 1923. Deux ans plus tard, leur nombre passe à une dizaine et leur chiffre d'affaires à $250,000.

dans un piètre état. Quelque chose devait être fait. Par l'apport de subsides, le gouvernement du Québec entreprend de moderniser la flotte de pêche. De 1950 à 1956, 40 cordiers et chalutiers sont mis en service dont seulement trois sur la Côte-Nord, 32 allant à la Gaspésie et le reste aux Iles-de-la-Madeleine. La réorganisation des pêcheries est toujours en cours. Actuellement, des navires de pêche de plus en plus perfectionnés sillonnent les eaux du golfe du Saint-Laurent et les industries de transformation du poisson s'attaquent aux marchés avec des produits constamment améliorés, cela en grande partie grâce à l'aide financière du gouvernement québécois.

2 - Un vaste territoire de pêche: l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent

Le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent forment la majeure partie des lieux de pêche en eau salée des pêcheurs québécois. La très grande majorité des pêcheurs de la Côte-Nord pratiquent la pêche côtière et, pour cette raison, ne s'éloignent guère du rivage. Les trappes à poisson sont greffées à la côte ou tendues dans son voisinage immédiat et aussi à l'embouchure des rivières (saumon, truite).

Les pêcheurs hauturiers fréquentent les plateaux sous-marins du golfe. Chalutiers et cordiers gaspésiens croisent sur le banc Parent et les accores de l'île d'Anticosti, les bancs de l'Orphelin et Bradelle au sud du golfe et le banc des Américains à l'entrée de la voie de Gaspé. Le banc de Miscou (partie méridionale de la baie des Chaleurs) est surtout visité par les bateaux du rebord sud de la Gaspésie. Les pêcheurs de la Côte-Nord exploitent les bancs Parent, Natashquan, Mécatina en bordure de

cette côte et, depuis quelques années, pêchent aussi le long de la côte ouest de Terre-Neuve et sur le banc Rouge au sud-ouest de cette île. (Figure 2).

Le banc Parent voisine l'extrémité ouest de l'île d'Anticosti. C'était les chalutiers de la société Coast Produce qui y pêchaient le plus régulièrement mais depuis sa disparition, l'effort de pêche y a beaucoup diminué. Les pêcheurs gaspésiens le fréquentent aussi de temps à autre. Le banc de Natashquan est presque collé à la côte et pour cette raison, reçoit la visite des pêcheurs côtiers du voisinage. Le banc Mécatina se situe dans le détroit de Belle-Isle à peu près en face de La Tabatière. Pendant longtemps, il a été exploité par les petits chalutiers de la St. Lawrence Sea Products mais ce n'est plus le cas aujourd'hui, ces derniers ayant cessé d'opérer au profit de chalutiers de grande pêche. Actuellement, les trois chalutiers d'acier de la S.L.S.P. y donnent, de temps à autre, quelques traits de chalut lorsqu'ils se dirigent vers leur territoire habituel; l'activité y a donc aussi beaucoup diminué. Ces bateaux pêchent surtout à l'intérieur du golfe notamment le long de la côte terreneuvienne et aussi sur le banc Rouge à l'extrémité sud-ouest de l'île. Sur la Côte-Nord, seuls ces navires sont équipés pour opérer à des distances aussi grandes (environ 375 milles de La Tabatière). (Figure 2).

3 - Des effectifs de pêche importants

Le nombre total de pêcheurs [17] au Québec pour l'année 1971 s'élève à

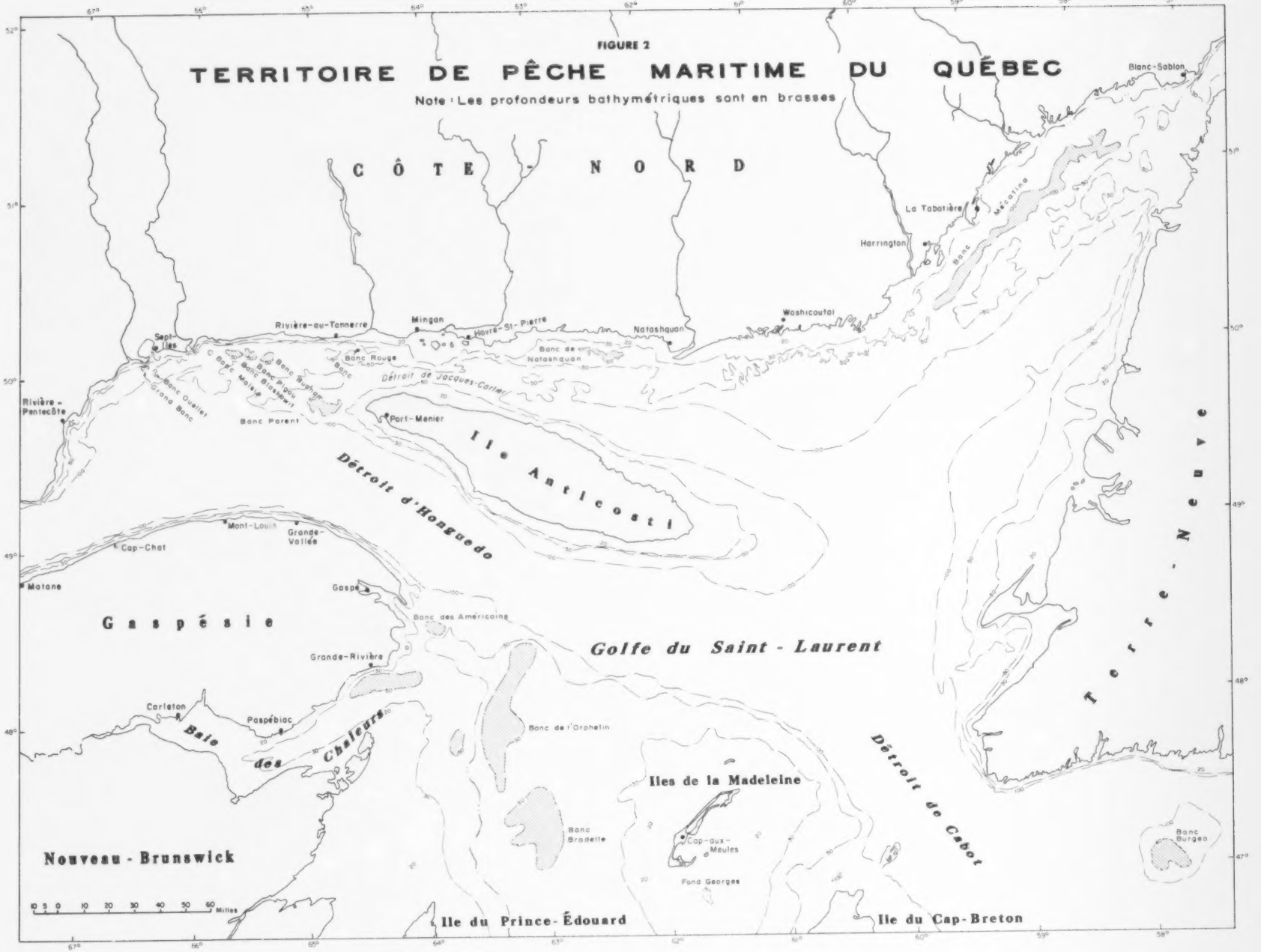
---

17. Les pêcheurs qui nous intéressent sont, bien sûr, ceux des pêcheries maritimes. Il n'est pas question ici des pêcheurs sportifs.

FIGURE 2

TERRITOIRE DE PÊCHE MARITIME DU QUÉBEC

Note : Les profondeurs bathymétriques sont en brasses



5,252 personnes dont 1,452 soit 29.7% sont de la Côte-Nord. [18] Depuis le début de la période (1952-71), ce chiffre a presque toujours gravité aux alentours de 1,000 individus, la proportion se tenant généralement entre 20% et 30% du total québécois. (Tableau 1). En 1952, on comptait 1,096 pêcheurs (22.2% du Québec); 20 ans plus tard, ils sont 1,452 (29.7%). Cette augmentation de 356 pêcheurs s'explique en partie par l'obligation, depuis 1969, de détenir un permis pour la pêche commerciale et pour être considéré officiellement comme pêcheur avec les privilèges qui peuvent en découler. Le nombre de pêcheurs demeure donc assez constant, ce qui provient, à notre avis, de la quasi impossibilité dans laquelle se trouvent la majorité des pêcheurs de cette région d'oeuvrer dans un autre secteur d'activité. En effet, 77.8% (1971) des pêcheurs sont domiciliés sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord où les communications terrestres s'avèrent toujours très difficiles et où, si l'on excepte le développement minier du lac Allard, n'existe aucune industrie à part la pêche. Le choix demeure donc très mince. Ou bien l'on pêche ou l'on s'expatrie. Les gens de cette région ne quittent pas volontiers leur "pays" auquel ils sont très attachés et l'émigration semble avoir peu d'effet sur le plan numérique du moins pour les éléments concernés. Cela contribue à maintenir le nombre de pêcheurs à un niveau relativement stable, et il n'est pas du tout certain que l'établissement d'une industrie

---

18. Pour fins de compilations statistiques, le B.S.Q. définit les pêcheurs comme étant "toute personne capturant du poisson, pour la vente, à l'exclusion des garçons de moins de 14 ans et des aides embauchés pour quelques jours seulement. Ne comprend pas non plus les personnes qui tendent des trappes à homard ou d'autres engins de pêche dans le but de capturer du poisson pour leur propre usage, et les pêcheurs sportifs. Les pêcheurs sont groupés d'après le lieu de leur domicile et non l'endroit où ils pêchent".

importante dans la région changerait tellement la situation.

TABLEAU 1

Côte-Nord: pêcheurs en rapport avec le total québécois, 1952-71

Année	Québec	Côte-Nord	Pourcentage
1952	4,935	1,096	22.2
1953	5,053	1,271	25.2
1954	4,955	1,050	21.2
1955	4,884	1,143	23.5
1956	5,290	996	18.8
1957	5,580	988	17.7
1958	6,193	1,068	17.2
1959	5,391	1,109	20.6
1960	4,989	1,063	21.3
1961	3,771	722	19.1
1962	3,786	1,014	26.8
1963	3,674	1,058	28.8
1964	3,576	1,104	30.9
1965	3,916	1,114	28.2
1966	3,703	919	24.8
1967	3,920	854	21.8
1968	4,179	916	21.9
1969	4,844	1,277	26.4
1970	5,092	1,413	27.8
1971	5,252	1,452	29.7

Source: Données fournies par le Bureau de la statistique du Québec (B.S.Q.)

Le tableau 2 permet de voir la répartition géographique des effectifs selon les districts de pêche. La Haute-Côte-Nord - districts 17 et 18 - ne possède que 322 pêcheurs (22.7%) sur un total de 1,452 (1971). La très

grande majorité est donc concentrée sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord notamment dans les districts 21 (122), 22 (315), 23 (300) et 24 (206).

TABLEAU 2

Côte-Nord: pêcheurs selon les districts de pêche, 1971

District	Nombre de pêcheurs	Pourcentage
17	142	9.8
18	180	12.4
19	114	7.8
20	73	5.0
21	122	8.4
22	315	21.7
23	300	20.7
24	206	14.2
TOTAL	1,452	100.0

Source: Données fournies par le Bureau de la statistique du Québec.

La répartition des pêcheurs selon les espèces capturées n'est certes pas parfaite mais elle permet de voir, par ordre de grandeur, le nom-

bre d'individus qui se livrent aux différentes pêches. (Tableau 3). La pêche aux poissons de fond (espèces pélagiques), notamment la morue, vient largement en tête avec 74.9% du total en 1971; elle fait d'ailleurs "figure de proue" tout au long de la période. Le hareng est une espèce assez populaire mais sa valeur est très basse comparativement à celle de la morue. Au cours de l'année 1971, 362 pêcheurs déclarèrent s'être adonnés à cette pêche. Dans la catégorie "Autres", on retrouve ceux qui pêchent l'alose, le capelan, le poulamon, la sardine, la truite de mer, la poule de mer, l'esturgeon, l'anguille, la crevette, le crabe, les pétoncles et les buccins. [19] Le nombre varie beaucoup d'une année à l'autre; il est de 443 pour 1971. Notons ici le début de la pêche au crabe en 1968 avec la transformation de l'usine de Rivière-au-Tonnerre.

Sur le total de 1,452, bien peu sont attachés à la pêche hauturière, à peine 36 en comptant 10 hommes par chalutier d'acier et 3 par gaspésienne. Cela ne représente que 2.5% du total. Mais, ils n'ont jamais été très nombreux même les années où il y avait 12 à 15 navires hauturiers sur la Côte-Nord. La grande masse est donc constituée d'individus qui se livrent à la pêche artisanale sous toutes ses formes.

---

19. Le buccin (buccinum sp.) est un gastropode des côtes de l'Atlantique, carnivore. Sa coquille, blanche, peut atteindre 10 cm de long. Sur la Côte-Nord, il est connu sous le nom de "bigorneau".

TABLEAU 3

Côte-Nord: pêcheurs selon les espèces recherchées, 1952-71

Année	Nombre de pêcheurs	Coques	Fond (pélagiques)	Hareng	Homard	Maquereau	Saumon	Eperlan	Autres
1952	1,106	-	783	114	40	54	300	-	172
1953	1,271	-	808	255	47	110	325	-	242
1954	1,050	-	687	127	66	11	313	-	206
1955	1,143	-	793	138	100	83	304	-	82
1956	996	-	745	249	123	65	338	-	191
1957	988	-	794	200	87	105	205	-	74
1958	1,068	-	796	114	48	-	215	1	76
1959	1,109	-	660	141	51	25	170	-	214
1960	1,063	-	732	115	46	18	215	6	19
1961	722	1	575	221	33	49	230	6	193
1962	1,014	8	898	406	38	75	302	32	210
1963	1,058	5	930	396	36	191	255	23	348
1964	1,104	5	924	335	45	88	304	40	438
1965	1,114	5	881	194	103	20	276	47	397
1966	919	10	773	267	27	32	215	48	249
1967	854	10	720	66	12	35	246	43	93
1968	916	2	771	181	21	126	199	63	231
1969	1,277	4	929	117	47	45	279	122	436
1970	1,413	13	1,047	162	49	34	249	48	503
1971	1,452	18	1,088	362	96	29	225	50	443

Note: Le total des pêcheurs ne correspond pas nécessairement à l'addition des totaux par espèces, un pêcheur pouvant être engagé dans la capture de plusieurs espèces.

Source: Données fournies par le Bureau de la statistique du Québec.

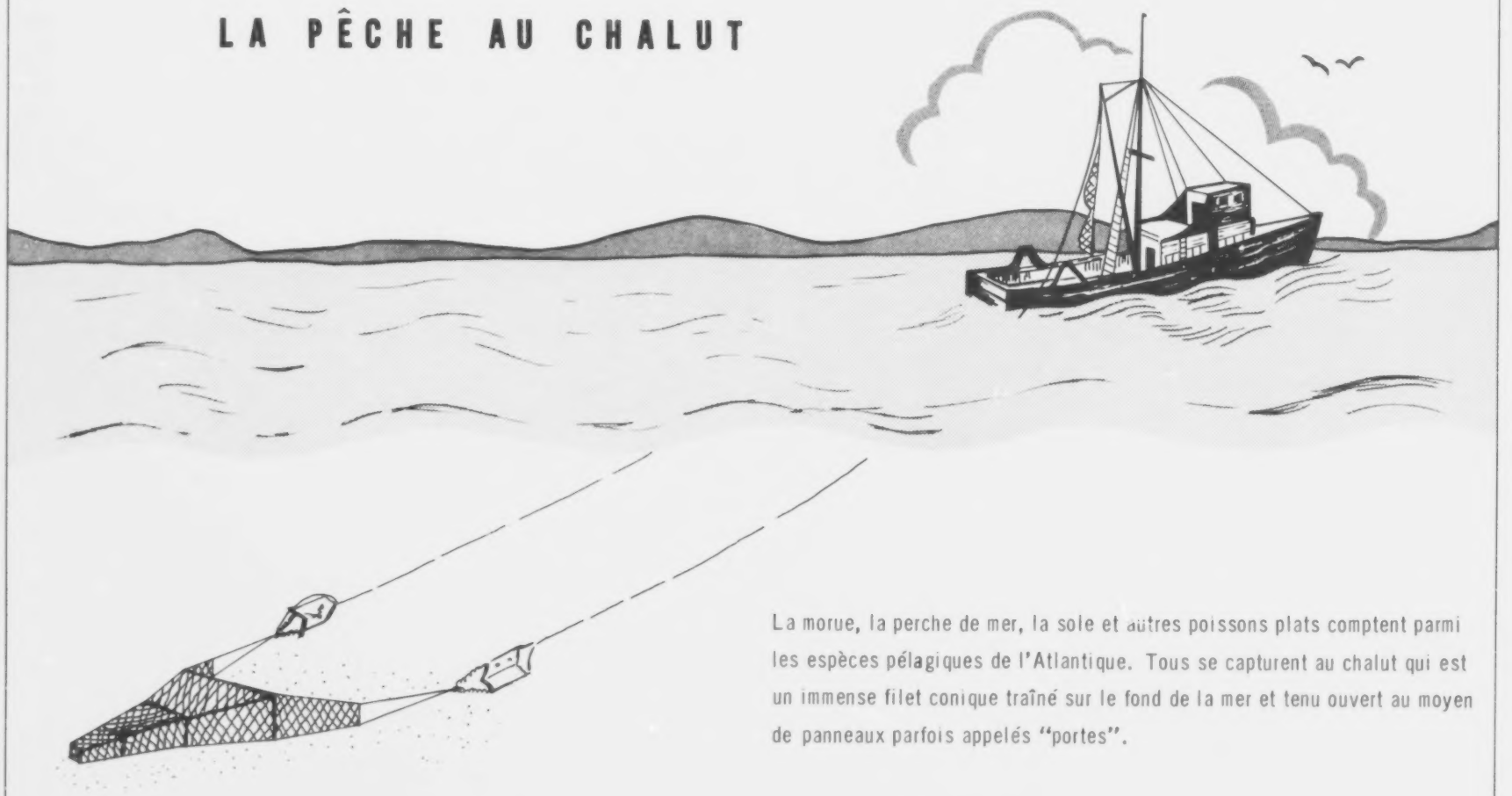
4 - Des techniques relativement anciennes

Les principales techniques de pêche sont le chalut, la trappe à la morue, le filet maillant, la ligne à la main et la palangre, la fascine, la seine de plage, la drague à pétoncles, le casier à homard et à crabe, auxquels s'ajoutent des appareils comme les trappes à bigorneaux, les râteaux et les bêches. Les trois premiers types d'engins ont ramené en 1971, 88.2% des captures totales. A l'exception du chalutage, la plupart de ces techniques sont pratiquées depuis longtemps par les pêcheurs de cette région. Le chalutage est apparu sur la Côte-Nord vers 1955.

a) Le chalut

La pêche au chalut est la plus récente de ces techniques, introduite au Québec vers les années 1950. Tous les fonds marins ne se prêtent pas à ce type de pêche et dans le golfe du Saint-Laurent, bien des filets sont irrémédiablement endommagés à chaque campagne. Le chalut à plateaux ou à panneaux, que l'on utilise dans les eaux québécoises, est constitué d'un grand filet en forme de poche conique dont la gueule atteint 70 à 80 pieds (21.5 à 25.1 m) de diamètre. (Figure 3). Une fois sur les lieux de pêche, le filet est jeté par-dessus bord, puis les diabolos (rouleaux) destinés à le protéger contre les déchirures et enfin, les flotteurs qui supportent la partie supérieure. Après quelques heures de remorquage, le filet est remonté et vidé de sa charge par renversement. Le poisson, éviscéré, est disposé dans la cale entre des couches de glace broyée. Dans l'ensemble, un bon coup de chalut peut ramener quelque 3,000 livres de

LA PÊCHE AU CHALUT



La morue, la perche de mer, la sole et autres poissons plats comptent parmi les espèces pélagiques de l'Atlantique. Tous se capturent au chalut qui est un immense filet conique traîné sur le fond de la mer et tenu ouvert au moyen de panneaux parfois appelés "portes".

Figure 3

Dessiné par Lisette Laberge, département de géographie, université Laval.

poisson de diverses espèces.

Sur la Côte-Nord, le chalutier est le meilleur engin de pêche; en 1971, ses débarquements s'élèvent à 75,170 quintaux, 43.2% du volume global (173,617 quintaux), surtout de la morue, sébaste, plie et flétan. [20] Cette pêche est le fait de 3 chalutiers d'acier de plus de 150 tonneaux et de 2 gaspésiennes de 10 à 24.9 tonneaux.

b) La trappe à morue

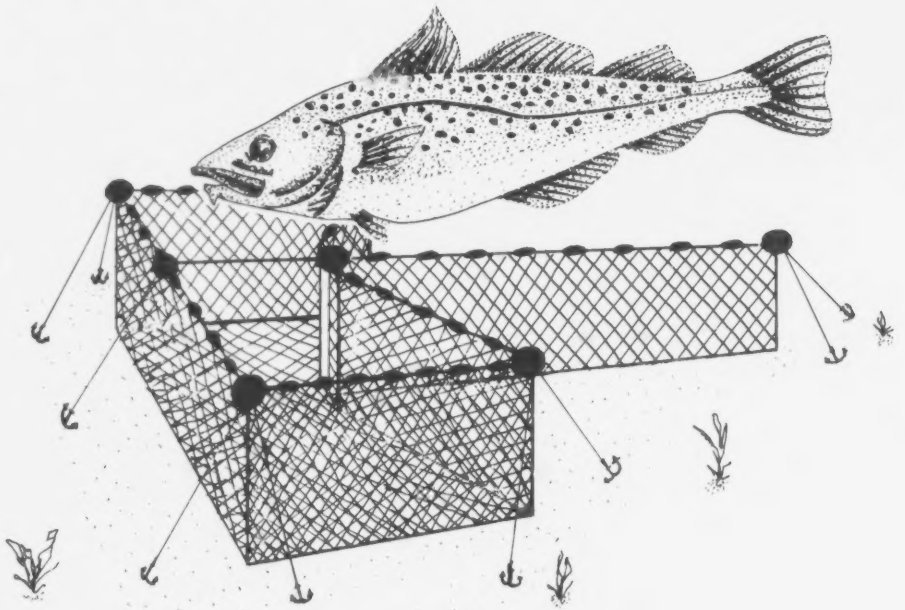
Bien que le chalutage soit au premier rang pour les débarquements sur la Côte-Nord, la trappe à morue y joue un rôle très important totalisant 50,250 quintaux en 1971 soit 28.9% du volume global. C'est le principal engin pour la capture de la morue mais on l'utilise aussi pour la pêche au saumon. [21]

La trappe actuelle est composée d'un guideau, d'un fond de trappe et d'un tour de trappe. (Figure 4). Le guideau peut mesurer 25 brasses et plus selon le degré de pente du rivage, et sa profondeur varie de 4 à 9 brasses selon l'emplacement. Pour guider le poisson, la dimension des mailles est généralement de 6 pouces ce qui est d'ailleurs excellent pour la capture du saumon. [22] La longueur du tour de trappe, qui varie entre 40 et 80 brasses, comprend également les "VEE" construits en filets avec des mailles de 6 pouces dont la fonction est la même que celle du guideau.

---

20. Information fournie par le Bureau de la statistique du Québec, Section des pêches.
21. Ibid.
22. Notons à ce sujet que la trappe à morue utilisée pour la capture du saumon, s'avère plus efficace de par sa construction que la trappe à saumon de la Basse-Côte-Nord.

LA TRAPPE À MORUE



La trappe à morue, qui assure la subsistance de milliers de pêcheurs côtiers est mouillée à diverses profondeurs. Elle ressemble à une immense chambre en filet, sans plafond, s'étendant de la surface jusqu'au fond de la mer. La morue entre dans cet engin où elle reste prisonnière. Les pêcheurs relèvent la trappe pour y prendre leurs captures.

Figure 4

Dessiné par Lisette Laberge, département de géographie, université Laval.

Les mailles des côtés mesurent de 4 à 5 pouces. Le dos, servant surtout à relever les prises, demande une maille plus résistante soit de 3.5 à 4 pouces. Le fond de la trappe est construit avec du filet à mailles de 5 pouces. De Kégashka à Blanc-Sablon, lorsque tous les détenteurs de permis de pêche sont actifs, il se tend au cours de la saison de pêche, une centaine de trappes à morue.

c) Le filet maillant

Le filet maillant ressemble à une clôture que l'on tendrait dans la mer pour attraper le poisson. La taille des mailles ne permet pas au poisson de le traverser complètement et lorsqu'il lutte pour s'en libérer, la corde de la maille pénètre derrière les ouïes et le retient prisonnier d'où le nom de gill net en langue anglaise. Le filet maillant peut être suspendu en surface, entre deux eaux ou au voisinage du fond. On peut s'en servir d'une façon stationnaire de même qu'en mouvement. [23] Les prises effectuées avec l'aide de cet engin s'élevaient à 28,040 quintaux (16.1%) sur la Côte-Nord en 1971 et se classaient au troisième rang derrière le chalut et la trappe à morue. [24]

d) La ligne à main et la palangre

Les captures effectuées grâce à la ligne à main (leurre norvégien) et la palangre totalisent quelque 11,420 quintaux (6.5% du total) pour l'année 1971. [25]

---

23. Dumont & Sündstrom 1961, p. 22. Boulanger, 1960, pp. 10-17.
24. Informations fournies par le Bureau de la statistique du Québec, Section des pêches.
25. Ibid.

Le leurre norvégien est un engin formé d'une masse de plomb profilée de 14 à 26 onces à laquelle trois crocs sont fixés par une virole, le tout étant retenu par une corde de nerf "perlon" de 50 brasses. Les poissons sont accrochés de toutes les façons possibles par le mouvement de va-et-vient imprimé à la ligne d'où le nom de jigger donné à cet engin par les pêcheurs.

La pêche à la palangre a été pratiquée par les Anglais depuis le XVe siècle. La palangre (ou corde) se compose d'un certain nombre de pièces de lignes (longueur 100 brasses) garnies d'une centaine d'hameçons fixés par des avançons de deux pieds. Elle est généralement mouillée au fond, lestée de pesées régulièrement espacées. Des flotteurs maintiennent les lignes en position et les localisent en surface. Les lignes restent mouillées pour une période de 3 à 10 heures, plus souvent la nuit que le jour et leur remontage est très pénible si l'on ne dispose pas d'un treuil. [26] (Figure 5). La pêche à la palangre est pratiquée autant par la petite barque que par le gros cordier; la différence réside surtout dans le nombre de lignes mouillées et le rayon d'action. On utilise particulièrement la grosse barge de construction artisanale pour ce type de pêche. Quelquefois pontée, elle possède un moteur marin et une voilure auxiliaire. Trois ou quatre hommes constituent son équipage. [27]

e) Les autres

Les autres techniques de pêche utilisées par les pêcheurs de la

---

26. Boulanger, 1961, pp. 9-14.
27. Pépin, 1962, pp. 117-118.

LA PÊCHE AUX PALANGRES

La palangre est une forte ligne composée de plusieurs pièces ou tessures auxquelles sont fixés des avançons plus courts, garnis d'hameçons boettes. Cet engin, qu'on mouille sur le fond, est ramené plus tard avec sa prise au moyen d'un treuil mécanique.

Dessiné par Lisette Laberge, département de géographie, université Laval.

Figure 5

Côte-Nord sont les fascines, sorte de barrages accrochés à la côte que l'on peut voir à marée basse le long du rivage; les seines de plages, filet en nappe simple, beaucoup plus long que haut, dont les dimensions et la taille des mailles varient suivant les régions et les règlements locaux; [28] la drague à pétoncle, chalut très réduit constitué d'une armature rigide en fer, prolongée d'un sac ou poche en filet ou à mailles métalliques, dans lequel s'accumulent les coquillages et autres animaux qui n'ont pu passer à travers les mailles de l'appareil; [29] les casiers à crabe et homard et divers petits engins tels les trappes à bigorneau, les râteaux, les bêches qui ramènent au total en 1971, 5.3% des captures de cette région.

5- Une flotte de pêche inadéquate

Le Bureau de la statistique du Québec répartit la flotte de pêche provinciale en deux grands types: (1) les embarcations de moins de 10 tonneaux et, (2) les embarcations de plus de 10 tonneaux. Pour l'année 1971, on comptait sur la Côte-Nord, 1,614 unités de la première catégorie (61.2% de la flotte totale du Québec) dont la valeur globale est de $1,064,278 (38.6% de celle du Québec) et , pour la seconde, 5 unités sur un total de 258 (1.9%) totalisant $1,182,480 (10.9%).

a) La flotte côtière

Depuis 1961, [30] le nombre des embarcations de moins de 10 tonneaux a

---

28. En Collaboration, 1935, pp. 160-1.
29. Dumont & Sündstrom, 1961, p. 37.
30. Avant 1961, les données étaient compilées d'une façon plutôt globale ce qui en rend l'analyse très difficile.

varié de 100 à 200 unités selon les années avec une progression numérique plus importante entre 1969 et 1971. [31]

Ces embarcations sont des chaloupes, des canots et des petites barques, ces dernières étant quelquefois pontées, quelques unes ayant même des facilités rudimentaires pour y dormir. Le B.S.Q. les répartit en bateaux à moteur, bateaux à rames et collecteurs. Les bateaux à moteur sont actionnés par un hors-bord ou un engin monté dans le bateau même. Le tableau 4 donne la classification des embarcations de moins de 10 tonneaux selon la longueur. Les plus nombreuses pour l'année 1971 sont celles de moins de 20 pieds (796), celles de 25 à 29.9 pieds (269) et les 20 à 24.9 pieds (172).

Les bateaux à rames sont de petites chaloupes qui ne peuvent guère s'éloigner du rivage. On les utilise pour toutes sortes de raisons, en particulier pour ramasser le poisson capturé dans les diverses trappes tendues le long de la côte. Par ailleurs, la plupart des pêcheurs, possédant un bateau motorisé, traînent derrière ce dernier un petit "botte" à rames comme embarcation de sauvetage de sorte que plusieurs servent très peu à la pêche. On en comptait 307 (66.4% du Québec) dans la région en 1971. Sur la Côte-Nord comme ailleurs dans le golfe du Saint-Laurent, les embarcations à moteur remplacent peu à peu les bateaux à rames. Cette transformation s'opère plus lentement dans le premier endroit à cause de l'absence de certaines facilités d'équipement tels les routes et les quais, du faible niveau de vie qui, souvent, ne permet pas l'achat d'équipement

---

31. Précisons ici qu'il s'agit des embarcations ayant débarqué du poisson sur la Côte-Nord ce qui n'est pas nécessairement le total des unités de ce secteur. Néanmoins, on peut estimer que les chiffres représentent au moins 80% de la flotte, peut-être plus.

dispendieux et du traditionnalisme de ces pêcheurs, n'abandonnant pas facilement leurs vieilles habitudes. Cela explique la forte concentration de ce type de bateaux sur la Côte-Nord; cependant, la diminution depuis 1961 demeure tout de même significative et s'accentuera probablement dans les années à venir. (Tableau 4). Pour la même année, leur valeur globale était de $15,350 à $50 l'unité (66.4% du Québec).

Les collecteurs sont des bateaux habituellement motorisés qui servent à acheminer le poisson vers un poste de collection. Ordinairement, ils ne sont pas utilisés pour la pêche. Leur nombre est très variable selon que la saison et les conditions de marché s'avèrent bonnes ou mauvaises; en général cependant, il ne dépasse pas 15 unités à l'exception de l'année 1962 où l'on en compte 70. [32] En 1971, aucun n'était enregistré sur la Côte-Nord. [33]

b) La flotte hauturière

C'est cependant la flotte hauturière (bateaux de 10 tonneaux et plus) qui en constitue aujourd'hui l'élément le plus dynamique. Les quelques bateaux de cette flotte (5 en 1971), opérés par une poignée de pêcheurs, capturent au cours d'une saison beaucoup plus longue, de 40%à 50% du poisson débarqué dans ce secteur; c'est un rendement fort appréciable.

---

32. Le B.S.Q. nous conseille de ne pas attacher trop d'importance à ce chiffre qui est beaucoup trop élevé par rapport aux autres années. Il s'agirait plutôt d'un mauvais enregistrement de ces bateaux dont la plus grande partie devrait probablement se situer dans la colonne des moins de vingt pieds.
33. Le collecteur est aussi évalué à $50 de l'unité.

TABLEAU 4

Côte-Nord: embarcations de moins de 10 tonneaux, 1961-71

Année	Bateaux à moteur						Bateaux à rames	Collecteurs	Total
	Moins de 20'	20-24.9'	25-29.9'	30-34.9'	35-39.9'	40' et plus			
1961	122	211	216	77	10	6	497	15	1,154
1962	181	239	166	48	2	10	361	70	1,077
1963	230	277	150	41	6	1	386	-	1,091
1964	267	265	203	50	4	11	421	9	1,230
1965	361	245	224	41	5	2	360	7	1,245
1966	316	211	198	33	2	5	330	5	1,090
1967	238	179	278	79	2	1	262	1	1,019
1968	304	211	152	32	1	10	342	1	1,053
1969	498	186	255	32	2	10	273	15	1,271
1970	608	240	195	22	5	6	277	2	1,355
1971	796	172	269	61	6	3	307	-	1,614

Source: Données fournies par le Bureau de la statistique du Québec.

Le tableau 5 donne la classification de ces bateaux selon le tonnage. Les 10 à 24.9 tonneaux sont des unités de type "cordier" pêchant aujourd'hui surtout au filet maillant. Ce sont pour la plupart des gaspésiennes, version améliorée de la barge de Gaspé. Les autres sont des chalutiers à court rayon d'action ne sortant généralement pas du golfe pour les classes 25 à 49.9, 50 à 99.9 et 100 à 149.9 tonneaux et de grand rayon d'action pêchant jusque sur les bancs de Terre-Neuve, pour les 150 tonneaux et plus.

La flotte moderne de pêche québécoise est apparue au début des années 1950 mais elle reste surtout concentrée dans la péninsule gaspésienne et aux Iles-de-la-Madeleine. Sur la Côte-Nord, les premiers navires modernes de pêche (deux cordiers et trois petits chalutiers) font leur apparition en 1956. Trois ans plus tard, on en comptait 14; par la suite, leur nombre s'est maintenu entre 9 et 15 jusqu'en 1967 alors que les difficultés de Coast Produce diminuera leur nombre. C'est peu comparé aux 150 unités de la Gaspésie et 103 des Iles-de-la-Madeleine (1971).

Les petites gaspésiennes (10 à 24.9 tonneaux) furent toujours les plus populaires bien que leur nombre ait aussi diminué à la suite de la disparition de Coast Produce. Un architecte naval, H.I. Chapelle, élabora les plans de cette embarcation à partir des caractéristiques de la barge de Gaspé.[34] La première fut lancée aux chantiers navals de Davies Brothers à Lauzon en 1955. Dans ses premières années d'activité sur la Côte-Nord, la gaspésienne pêchait surtout à la palangre; aujourd'hui, les prises sont presque totalement effectuées au filet maillant.

---

34. Fréchet, 1958, pp. 6-8.

TABLEAU 5

Côte-Nord: embarcations de 10 tonneaux et plus, 1952-71

Année	Tonnage					
	10-24.9	25-49.9	50-99.9	100-149.9	150 et +	Total
1952	-	-	-	-	-	-
1953	-	-	-	-	-	-
1954	-	-	-	-	-	-
1955	-	-	-	-	-	-
1956	2	3	-	-	-	5
1957	4	2	-	-	-	6
1958	6	2	1	-	-	9
1959	11	2	1	-	-	14
1960	9	2	1	-	-	12
1961	6	3	2	-	-	11
1962	6	2	1	-	-	9
1963	9	1	3	-	-	13
1964	6	2	2	-	1	11
1965	8	2	3	-	2	15
1966	6	2	3	-	2	13
1967	1	2	3	-	2	8
1968	4	-	-	-	3	7
1969	5	-	-	-	3	8
1970	4	-	2	-	3	9
1971	2	-	-	-	3	5

Source: Données fournies par le Bureau de la statistique du Québec.

Les chalutiers à court rayon d'action (25 à 49.9 et 50 à 99.9 tonneaux) ont joué un grand rôle sur la côte ayant été les seuls navires de ce type jusqu'en 1963 alors qu'apparaît le chalutier de grande pêche. Depuis 1968, on n'en trouve plus sur la Côte-Nord, ces bateaux ayant été opérés par l'ex-Coast Produce.

Les trois chalutiers de grande pêche appartiennent à la compagnie St. Lawrence Sea Products. Le premier (PRIMO) fut construit en 1964, le second (EXCEL'O) en 1965 et le troisième (TRIANO) en 1968. Ces navires peuvent pêcher à l'année longue et cela à de très grandes distances tels les bancs situés à l'est de Terre-Neuve. La majeure partie des captures est ramenée à l'usine-mère de La Tabatière et le reste, débarqué en Nouvelle-Ecosse.

Le rendement des chalutiers est évidemment très grand, compte tenu du petit nombre de pêcheurs qui y sont attachés. Par exemple, pour les années 1965, 66 et 67, les quelque 40 pêcheurs opérant les 7 chalutiers de la Côte-Nord, réussissent à prendre 40, 37 et 36% des captures totales. En 1968 et 71, seuls ont opéré les trois chalutiers d'acier mais ils totalisent encore 40 et 43% des captures totales. Ces derniers chiffres montrent bien les immenses possibilités de ces trois unités.

L'introduction des chalutiers a permis d'allonger la saison de pêche. Avec des approvisionnements plus réguliers, il fut alors possible d'entretenir une usine de transformation du poisson (filet et poisson frais et congelé) à La Tabatière. Par ailleurs, la présence de ces navires permet à un certain nombre d'individus de se créer un revenu convenable soit à titre de pêcheurs, soit à titre d'employés d'usine.

6 - Des organismes de pêche peu équilibrés

Jusqu'en 1967, il y avait quatre organismes principaux qui transformaient le poisson sur la Côte-Nord: St. Lawrence Sea Products Company Limited à La Tabatière, Coast Produce Incorporée à Rivière-au-Tonnerre, la coopérative de Lourdes-de-Blanc-Sablon et celle de Port-Cartier. A cela s'ajoutaient deux petites conserveries beaucoup moins importantes. Depuis cette date, Coast Produce a discontinué ses opérations, les équipements étant passés aux mains de Pêcheurs Unis qui les utilisent pour la transformation du crabe tandis que la coopérative de Lourdes-de-Blanc-Sablon est inactive depuis 1972.

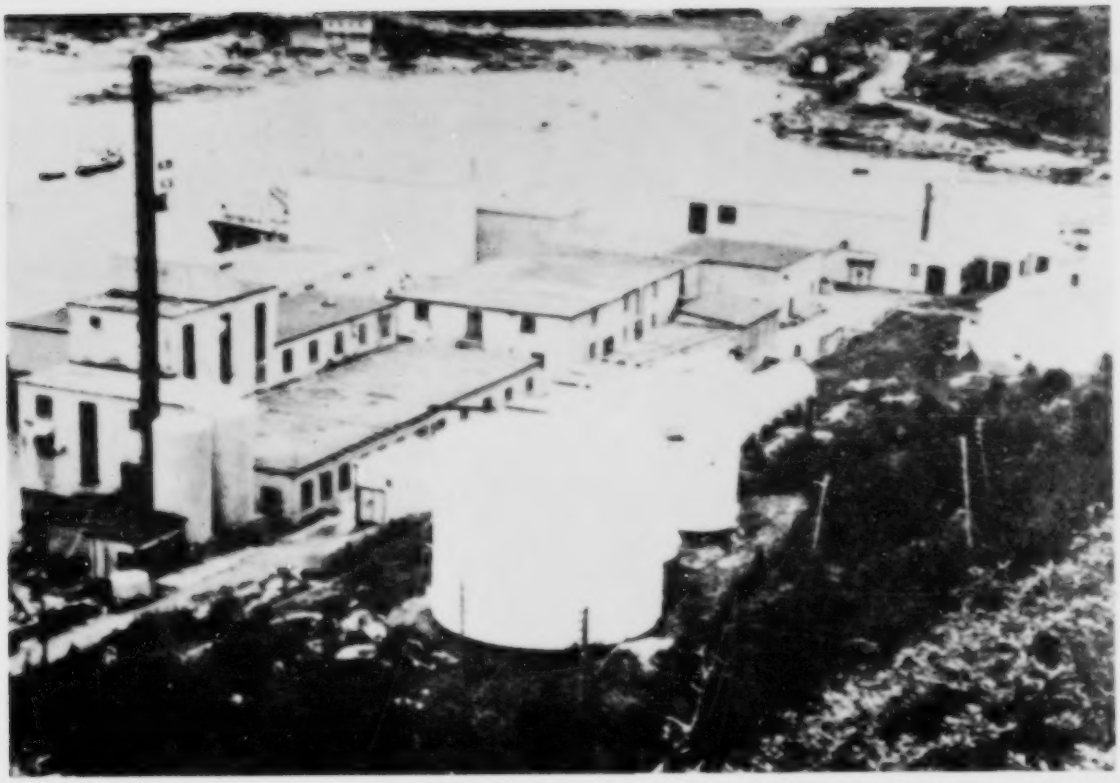
a) St. Lawrence Sea Products Company Ltd.[35]

Actuellement, la St. Lawrence Sea Products est la principale entreprise possédant une usine de transformation du poisson sur la Côte-Nord.

L'histoire de cette compagnie remonte au siècle dernier. A partir de 1830 et jusque vers 1855, des navigateurs de Berthier opéraient une ligne régulière entre Québec et cette région, dans laquelle ils faisaient de la traite tout en charroyant du fret. "En 1856, Narcisse Blais avec son frère Nazaire, à bord de la goélette Jane Ann, et en 1860, Antoine Joncas, goélette Vincent, tous trois encore de Berthier, s'emparèrent de cette ligne".[36] Nazaire Blais abandonna la navigation vers 1872. A partir de 1870, Narcisse eut toujours la plus grande partie du fret sur la côte. Aux alentours de 1893, le fils de Narcisse, Joseph-Louis (capi-

35. La plus grande partie des informations contenues dans cette section nous ont été fournies par M. Bernard Blais, actionnaire principal de cette entreprise.
36. Vigneau, vol. I, p. 42.

taine) succède à son père à la tête de l'entreprise. Peu avant la Première guerre mondiale, le capitaine Louis T. Blais (encore actif) commence à travailler avec son père (Joseph-Louis) toujours dans le même secteur. Entretemps, vers 1920, une nouvelle compagnie de navigation apparaît sur la Côte-Nord, la Clarke Steamships Company Ltd. Louis T. Blais négocie avec cette compagnie le partage du trafic du fret et du poisson. En 1933, le capitaine Louis T. Blais fonde la compagnie Louis T. Blais Limitée dont le but était strictement le négoce (trading). On avançait de l'argent aux pêcheurs afin qu'ils soient en mesure de prendre la mer le temps venu; en retour, ces derniers devaient vendre leur poisson à la compagnie. C'est en 1938 que fut fondée la compagnie actuelle St. Lawrence Sea Products par les propriétaires de Louis T. Blais Ltée qui disparaîtra en 1957. Dès 1939, on construisit à La Tabatière une première usine pour le traitement des peaux de loup-marin et la fabrication de la farine de poisson, usine qui brûla entièrement en 1946. Deux ans plus tard, elle était reconstruite, cette fois à l'épreuve du feu. En 1954, la compagnie adapte l'usine à la transformation du poisson congelé tout en continuant la production de la farine de poisson, augmentée de beaucoup en 1957 par l'addition d'une nouvelle section. La dernière transformation fut effectuée durant les années 1959-60; on y doubla les chaînes de production. L'usine elle-même, située à La Tabatière face à l'Île du Gros Mécatina dans la partie est de la Basse-Côte-Nord, est collée aux quais de débarquement. (Photo 1). Elle peut traiter quelque 10,000,000 livres de poisson rond (en grande majorité de la morue et sébaste) par année d'où sortent plus de 3,000,000 de livres de poisson frais



St. Lawrence Sea Products Ltd.

Photo 1 - Usine de la St. Lawrence Sea Products à La Tabatière.

(filet congelé) et produire environ 1,000,000 livres de farine de poisson.[37] La saison d'opération dure de la mi-mai à la mi-décembre et quelque 150 personnes y trouvent de l'emploi.

Plus de 90% du poisson transformé s'écoule sur le marché américain par l'entremise de courtiers bostonnais, le reste sur le marché québécois (notamment le saumon) et le marché européen. Quant à la farine de poisson, elle s'écoule aussi dans une proportion de 50% sur le marché américain et la balance au Canada, surtout à Montréal.

---

37. On sait que la farine de poisson est généralement utilisée dans la fabrication des moulées balancées.

C'est en 1940 que la St. L. S. P. acquit en Nouvelle-Ecosse son premier bateau de pêche le DANNIE R., pour la collection des peaux de loups-marins et le transport du sel et de la boëte. [38] Il fut vendu en 1969. Quatre ans plus tard, la compagnie fit construire à Harrington le CAPE WHITTLE que l'on affecta au même travail. Après avoir été vendu en 1964, il se perdit sur les récifs de Terre-Neuve au cours de l'année suivante. Entre les années 1947-48 et 49, on nolise jusqu'à trois bateaux pour la chasse aux phoques dans les eaux du golfe et de 1940 à 1955, deux à trois bateaux par année pour la collection du poisson salé et son transport vers le séchoir de Rimouski. Elle acquiert son premier chalutier, le KECARPOUI en 1957, le MUSQUARO et le KEGASKA en 1959; le dernier fit naufrage en 1962. Aujourd'hui, la compagnie n'opère plus ce type de bateaux. Le KECARPOUI mesurait 60 pieds de long pour un tonnage de 49 tonneaux et les deux autres 65 pieds pour 65 tonneaux. L'équipage comprenait habituellement trois hommes, parfois quatre. Les unités actuelles de cette compagnie sont ses trois chalutiers d'acier PRIMO, EXCEL'O et TRIANO qui se comparent avantageusement à celles de la Nouvelle-Ecosse ou de Terre-Neuve. Le PRIMO, premier chalutier de grande pêche de la flotte québécoise, a été mis à l'eau en novembre 1963 par les ateliers Georges T. Davie de Lauzon. Au printemps de 1964, il était suivi d'un second de même type, l'EXCEL'O. Leurs caractéristiques vitales sont les suivantes: longueur hors-tout 129'0", largeur 26'0", profondeur 14'0", volume de la cale à poisson 6,500 pieds cubes et la puissance motrice 720 chevaux (hp). [39] De type classique, ces navires sont équipés pour

---

38. La boëte (boette, bouette ou boitte) est l'appât dont on se sert pour la pêche.
39. Boulanger, 1964.

St. Lawrence Sea Products Ltd.

Photo 2 - Le chalutier TRIANO lors de ses essais à Québec.

la pêche au chalut par tribord. Les parois de la cale sont isolées à la mousse d'uréthane et habillées de contreplaqué recouvert de fibre de verre enduite de résine synthétique. L'équipage comprend une dizaine de personnes. En 1968, le TRIANO, navire de même classe, est venu s'ajouter à cette flotte. Ce sont les seuls chalutiers de grande pêche qui opèrent à partir de la Côte-Nord. (Photo 2).

b) L'ex-Coast Produce Incorporée [40]

Avec la St. Lawrence Sea Products, la compagnie Coast Produce est le deuxième plus important organisme qui ait opéré une usine de transforma-

---

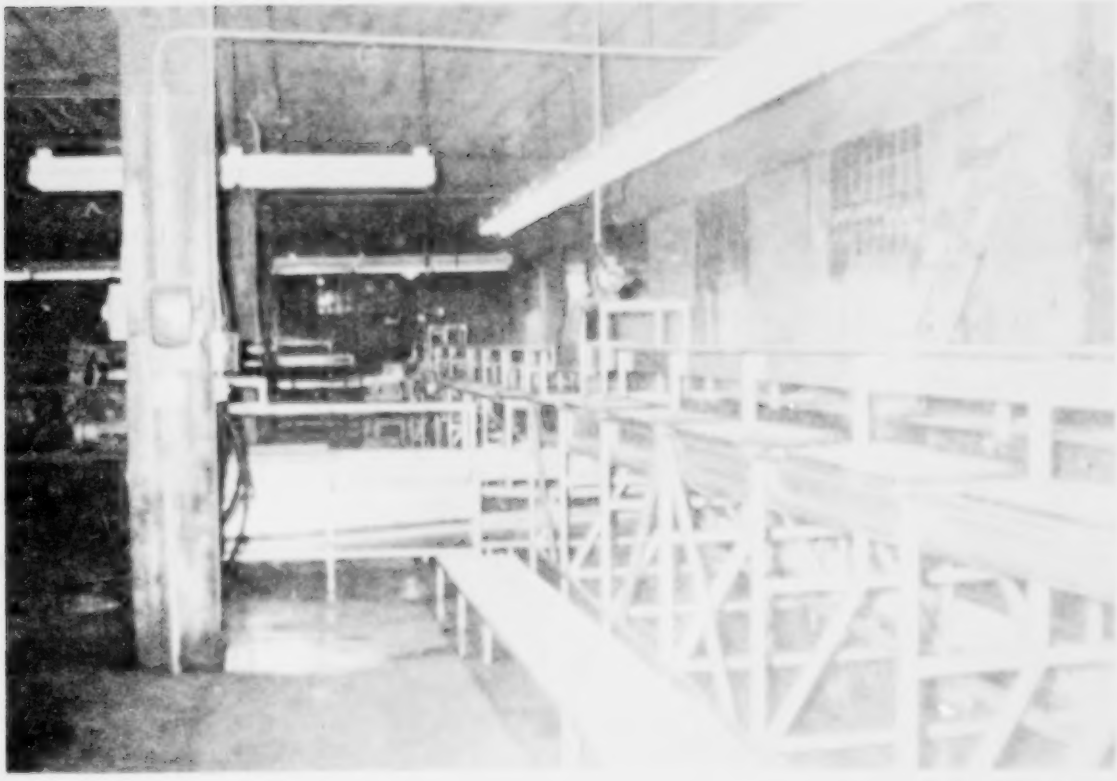
40. La plus grande partie des informations contenues dans cette section nous ont été fournies par M. C.-A. Tessier, ancien actionnaire de cette compagnie.

tion du poisson sur la Côte-Nord. Des revers financiers successifs obligèrent le principal actionnaire (et aussi administrateur), C.-A. Tessier, à dissoudre la compagnie en 1967, les installations de Rivière-au-Tonnerre et la flotte de pêche passant aux mains de Pêcheurs Unis de Québec. Depuis le printemps 1968, l'usine fut plus ou moins utilisée pour la préparation du crabe dont le marché est à la hausse ces dernières années.

En 1942, C.-A. Tessier alors représentant de l'Association des producteurs de fourrures (il l'est toujours d'ailleurs), se rendait sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord pour tenter de mousser la production de pelleteries et aussi pour acheter du caplan séché destiné aux élevages de renard. Par ailleurs, le gouvernement du Québec désirait voir s'établir dans cette région une seconde usine pour la transformation de poisson notamment la morue, la plie, le flétan et la sébaste. Il intéresse M. Tessier à ce projet. En 1954, ce dernier fonde Coast Produce et, avec la participation financière de l'Etat, fait construire une première usine à Rivière-au-Tonnerre, quelque 75 milles en aval de Sept-Iles.[41] (Photo 3). La compagnie, ne possédant pas encore de flotte de pêche, achetait le poisson des pêcheurs côtiers localisés entre Sheldrake à l'ouest de Rivière-au-Tonnerre et Saint-Jean vers l'est, poisson transporté à l'usine par voie terrestre.[42] Les opérations des années 1955-56 et 57 furent

---

41. Les dimensions de cette usine étaient de 30 pieds de large sur 50 de long. Elle pouvait produire quelque 500,000 livres de produits finis par année dont le tiers était de la morue salée. Gorton Corporation de Gloucester (Mass.) achetait la presque totalité de la production. L'usine employait une trentaine de personnes de la mi-mai à la fin d'octobre. L'investissement global totalisait un peu plus de $60,000.
42. Un tronçon de route existe depuis longtemps dans ce secteur de la côte.



C.A. TESSIER

Photo 3 - Intérieur de la première usine de Coast Produce, située à Rivière-au-Tonnerre, et incendiée en 1958.

excellentes; malheureusement, le 11 août 1958, un incendie détruisit complètement l'ensemble du complexe. Dès le 11 juin 1959, une nouvelle usine, construite au coût de $175,000 entrait en opération. Sa capacité de production s'élevait à environ 1,500,000 livres de produits finis par année - uniquement du congelé - bien qu'elle n'ait jamais dépassé 800,000 livres. La main-d'oeuvre a presque triplé, atteignant quelque 85 personnes au sommet de la saison. Le marché américain accaparait la très grande partie (plus de 80%) de la production. (Photos 4 et 5).

En 1962, Coast Produce fit l'acquisition de ses deux premiers chalutiers, le SAPHIR et le TOPAZE, navires de 65 pieds; en 1963, de l'EMERAUDE et du RUBIS, navires de 60 pieds et en 1964, du SANSY de 60 pieds. Il semble bien que tout n'ait pas fonctionné comme on l'aurait voulu. Les

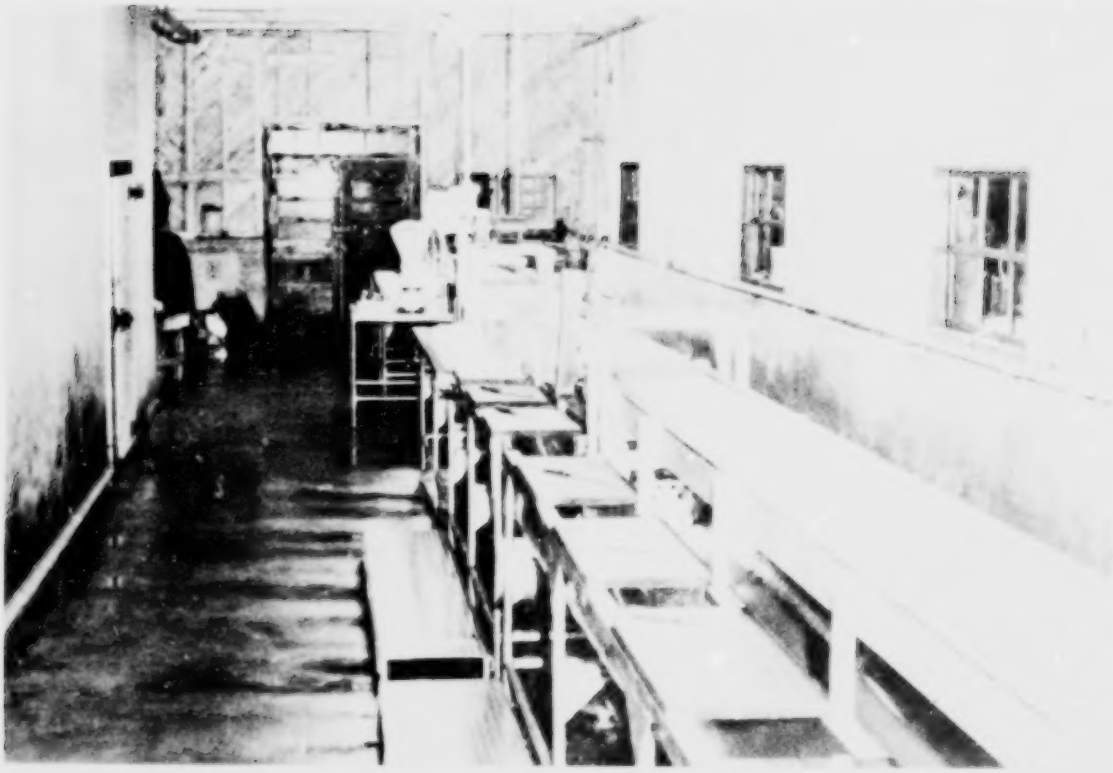
C.A. TESSIER

Photo 4 - Usine actuelle de Rivière-au-Tonnerre, érigée par Coast Produce en 1959. Depuis 1968, elle appartient à Pêcheurs Unis de Québec.

équipages étaient fort difficiles à recruter sur la Côte-Nord [43] et ne donnaient pas le rendement désiré. Normalement, ces navires auraient dû débarquer entre 600,000 et 700,000 livres de poisson par saison de pêche alors qu'ils en ramenaient à peine 250,000 à 300,000 livres, une "poignée de poisson" d'après M. Tessier lui-même. (Photo 6).

Parmi les problèmes reliés aux équipages, l'inconsistance du travail des marins était certainement le plus grave. Les ardeurs du début de la saison ne dépassaient guère le mois de septembre alors que la pêche est

43. Par exemple, il fut impossible d'y trouver un capitaine pour le SAPHIR et le TOPAZE et on dut engager des gaspésiens. Bien que cela ne fut pas la faute de la compagnie, les relations entre le capitaine et son équipage, qui lui était de la Côte-Nord, s'avéraient plus ou moins bonnes et cela affectait notablement le rendement des bateaux.



C.A. TESSIER

Photo 5 - Une partie de l'intérieur de l'usine actuelle de Rivière-au-Tonnerre.

loin d'être terminée. [44] Inconsistance aussi de la part des ouvriers d'usine, peu habitués à un travail régulier de longue haleine.

Sur un autre plan, la disparition des jours maigres dans les milieux communautaires (catholiques) et la dépréciation de la monnaie anglaise, qui permit aux pêcheurs européens d'envahir plus efficacement le marché américain, porta un dur coup aux organismes de pêche canadiens. Plusieurs compagnies durent fermer leurs portes notamment à Terre-Neuve. Au Québec, Coast Produce fut très affectée, plus de 80% de sa production étant écoulée aux Etats-Unis.

---

44. Les mesures sociales d'aide économique sont sûrement pour une part, responsable de cet état de chose. Par exemple, de nombreux pêcheurs ne pêchent que le temps nécessaire pour retirer des prestations d'assurance-chômage qu'ils complètent par le bien-être social du Québec et autres formes d'aide financière.

C.A. TESSIER

Photo 6 - Arrivée du chalutier Topaze II au quai de Rivière-au-Tonnerre.

En dépit des subsides que lui accordait divers paliers de gouvernement, Coast Produce accumula des déficits de plus en plus lourds qui devaient provoquer sa dissolution. La transaction s'effectua au cours de l'hiver 1967-68. Le gouvernement du Québec récupéra les cinq chalutiers en cause pour lesquels il avait consenti des prêts et servit d'intermédiaire entre Coast Produce et Pêcheurs Unis qui, finalement, se porta acquéreur de tous ses investissements. Dès 1968, l'usine était réorientée vers la préparation du crabe. [45]

---

45. Cette réorientation semble des plus précaire, l'usine n'ayant opéré que d'une façon sporadique depuis ces événements.

c) L'Association Coopérative de Belle-Isle

Fondée en 1944 par un groupe de pêcheurs de la région de Lourdes-de-Blanc-Sablon, l'Association Coopérative de Belle-Isle n'a jamais connu le succès escompté. Dès le début, elle dut faire face à de nombreux problèmes: géographie même de la zone d'influence, dispersion et mobilité des pêcheurs, moyens financiers précaires, services professionnels à peu près inexistants, concurrence des marchands et des compagnies, relations difficiles avec Pêcheurs Unis, problèmes sociaux particuliers à ce secteur... etc, qui n'ont toujours pas été résolus. Les trois premières années d'opération seront consacrées principalement au recrutement des membres, lequel s'avèrera difficile. Entre 1947 et 1965, l'A.C.B.-I. achètera le poisson des pêcheurs membres et des non membres et vendra sa production au plus offrant. L'étape la plus importante commence en 1966 avec la mise en opération du séchoir à Lourdes-de-Blanc-Sablon.

La zone d'influence de l'A.C.B.-I. couvre le territoire entre Vieux-Fort à l'ouest et Blanc-Sablon à l'est, une distance d'environ 50 milles (83 km). Plus de 300 pêcheurs oeuvrent dans ce secteur, surtout des pêcheurs côtiers utilisant des techniques de pêche plutôt rudimentaires. Les principales ressources marines sont la morue, le saumon, la plie, le flétan et la truite de mer. On capture surtout la morue qui est salée et ensuite séchée. [46] Sur le plan des équipements, on y trouve deux frigorifiques, six quais de halage, un atelier communautaire, six entrepôts à

---

46. Daneau, 1967, pp. 9-10.

sel, deux entrepôts d'usage général et une usine (séchoir). Une route gravelée relie Baie du Milieu (Middle Bay) à Lourdes-de-Blanc-Sablon.

Le séchoir

Construit en 1965 avec l'aide du gouvernement du Québec (ministère de l'Industrie et du Commerce), le séchoir de l'A.C.B.-I., localisé à Lourdes-de-Blanc-Sablon, peut recevoir un chargement moyen de 14,000 livres de poisson prêt à sécher qui fourniront quelque 8,900 livres de produits finis. Chaque chargement passe 28 heures au séchoir. L'équipement de l'usine comprend aussi une "laveuse" dont la capacité est évaluée à 1,200 livres à l'heure et un camion pour le transport de la matière première des endroits que l'on peut atteindre par voie terrestre. La main-d'oeuvre se chiffre à douze personnes dont huit au séchoir principal, trois aux opérations de lavage et un contremaître. L'usine peut traiter environ 80 chargements par année de morue (salt-bulk) ce qui donne environ 800,000 livres de produits finis.[47] Malheureusement, ses opérations ont été fort limitées pour diverses raisons. En 1972, la coopérative a été abandonnée et le séchoir vendu à une compagnie d'Halifax Swim Fisheries of Canada. Actuellement, le tout est inactif.

La présence d'un séchoir moderne n'a pas réussi à modifier sensiblement le rôle de la coopérative dans la région. Aujourd'hui encore, la majorité des pêcheurs ignorent toujours la coopération et n'avaient pas l'impression que cet organisme leur appartenait. Les raisons de cet état de fait sont nombreuses: attitude individuelle semblable à celle de l'insu-

---

47. Daneau, 1967, pp. 31-32.

laire habitué à sa grande liberté, situation sociale dégradée qui le maintient dans l'endettement, bas niveau d'éducation (5.5 ans pour un âge moyen de 34 ans), caractères propres à la région (éloignement des grands centres, climat rigoureux, impact de Terre-Neuve, rôle des marchands, etc.) auxquels s'ajoutent des facteurs artificiels au niveau gouvernemental comme l'inefficacité des règlements de pêche, l'absence de planification économique dans cette région et les nombreuses aides gouvernementales (assurance-chômage, bien-être social, subvention à la construction maritime, etc.) qui, en augmentant le bien-être du pêcheur, semblent ralentir son progrès social.

Par des discussions récentes entre le gouvernement québécois et l'Office canadien du poisson salé, on a tenté de trouver le moyen le plus rationnel de développer les pêches à morue de la Basse-Côte-Nord. Une étude [48] effectuée par la firme Bélanger, Chabot, Norbert Angers et Ass. pour le compte de la Direction québécoise des pêcheries, propose d'améliorer les équipements déjà existants à Lourdes-de-Blanc-Sablon en y créant une usine intégrée de transformation de la morue qui rencontrerait les exigences de l'Office canadien du poisson salé. Le produit fini serait expédié directement sur le marché américain par Montréal. Estimé à environ $400,000, l'investissement requis nécessitera sans doute le support financier du gouvernement québécois tout en étant sous l'autorité de l'Office canadien du poisson salé. L'usine emploierait 25 personnes six mois par année avec certaines périodes nécessitant plus de 60 employés

---

48. Bélanger, Chabot, Norbert, Angers et Associés Inc., 1971, pp. 18-19.

(peu de personnel féminin). Dans l'ensemble, le projet favoriserait le développement de ce secteur en poussant vers Lourdes-de-Blanc-Sablon, les pêcheurs désireux de se relocaliser dans ces centres plus importants, en particulier si on leur offre l'occasion de posséder des bateaux plus grands.

d) L'Association Coopérative des Pêcheurs de Port-Cartier

L'Association Coopérative des Pêcheurs de Port-Cartier a été fondée le 17 juillet 1965 sous l'instigation du conseil municipal de la ville de Port-Cartier, dans le but d'aider les pêcheurs locaux peu organisés.

Situés à l'embouchure de la rivière aux Rochers, sur la rive droite à quelque deux cents pieds du quai, les locaux comprennent deux bâtisses, en conditions médiocres, éloignées l'une de l'autre d'environ cent cinquante pieds. L'usine même a une superficie de quelque 600 pieds carrés et son équipement se compose de deux réfrigérateurs-maisons, de tables de tranchage et d'une machine à glace. L'autre bâtisse couvre une superficie de 1,000 pieds carrés et est utilisée pour l'égoutage et l'entreposage de la morue salée et du matériel divers (sel, fournitures d'empaquetage, etc). Elle appartient à la municipalité qui la prête gratuitement à la coopérative, l'usine même étant la propriété de cette dernière.

La coopérative rassemble une trentaine de membres dont environ la moitié sont de Port-Cartier et le poisson débarqué se compose surtout de morue (90% et plus). La production se situe entre 350,000 et 400,000 livres par année (390,000 pour l'année 1971). Le revenu brut global des

pêcheurs a totalisé $27,000 pour l'année 1971.

Le produit est surtout le poisson frais que l'on tente de vendre le plus possible sur le marché local (60% en 1971), ne salant que ce que l'on ne peut y écouler. La coopérative vend son poisson frais au comptoir, à l'usine même ou le livre à l'aide d'un petit camion. Quant au poisson salé, il est vendu par l'intermédiaire de Pêcheurs Unis mais livré directement à l'acheteur.

La situation financière n'apparaît guère encourageante et dans l'ensemble, la coopérative se maintient à flot grâce surtout à des apports extérieurs: Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, municipalité de Port-Cartier et même des particuliers. Les profits semblent inexistants ce qui pose de sérieux problèmes vis-à-vis le renouvellement de l'équipement.

L'affiliation à la Fédération de Pêcheurs Unis de Québec pose aussi des problèmes, cette dernière étant surtout intéressée par la production de poisson salé alors que l'on considère plus payant à Port-Cartier de se consacrer au poisson frais. Il semble également que lors de l'intégration des activités de transformation des coopératives affiliées à Pêcheurs Unis, l'Association Coopérative de Port-Cartier n'ait pas été approchée.

L'avenir de la coopérative est difficile à prédire mais il n'apparaît guère brillant. Les handicaps sont nombreux et de taille. Il faudrait entre autre, rénover le quai qui appartient à la municipalité, y

installer un treuil plus puissant destiné à la manutention du poisson et démolir le vieil entrepôt dans le but d'adjoindre à l'usine un nouveau hangar d'entreposage. En plus des investissements importants que ces améliorations commandent, il faut transiger avec les trois paliers administratifs gouvernementaux et avec l'entreprise privée, ce qui complique encore la situation. A cause de l'impact économique relativement faible qu'entraînerait ces investissements, les organismes concernés semblent peu intéressés à les réaliser.

e) Conserverie

Enfin, mentionnons deux conserveries, celle de M. Pierre Gagné, située à Pointe-aux-Outardes, qui depuis un certain nombre d'années, met sur le marché des coques et bigorneaux en boîtes identifiés par "Les Produits de la Gaspésie Enrg", et celle de M. Philippe Lejeune à Godbout, spécialisé dans la mise en boîte des bigorneaux.

Ce sont deux entreprises de type familial, employant une dizaine de personnes au plus fort de la saison et dont les moyens de production demeurent très rudimentaires. Leur marché est surtout local avec quelques percées en Gaspésie.

Bien que la pêche soit l'une des plus vieilles activités maritimes de la Côte-Nord, le bilan actuel est loin d'être favorable et certainement démontre l'existence de nombreux problèmes qui, depuis longtemps, retardent l'évolution normale de ce secteur. Avec presque le quart des pê-

cheurs québécois, l'immense bande côtière de la Côte-Nord, riche en ressources marines de toutes sortes, ne fournit même pas 10% des captures québécoises. Les méthodes modernes de pêche tardent encore à pénétrer dans cette région, particulièrement sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord où vraiment on en aurait besoin. En 1971, la flotte hauturière moderne de ce secteur ne compte que 5 unités c'est-à-dire 1.9% de la flotte hauturière québécoise. Par contre, la pêche artisanale avec ses avantages et surtout ses désavantages, est toujours très populaire; c'est encore elle qui emploie la très grande majorité des pêcheurs et qui fournit les quantités les plus importantes de poisson. Plus de 61% de la flotte côtière québécoise est concentrée dans ce secteur. Bien sûr, on a vu précédemment que les pêcheries québécoises, dans l'ensemble, avaient quelque peu tardé à se transformer contrairement à celles des provinces atlantiques et de la Colombie-Britannique. Cependant, depuis les 10 dernières années, des efforts notables ont été faits aux Iles-de-la-Madeleine et surtout dans la péninsule gaspésienne avec la construction des complexes de Cap-aux-Meules (1967), de Paspébiac (1966) et de Rivière-au-Renard (1968). Sur la Côte-Nord, rien de semblable; au contraire, deux des principaux organismes de pêche de la région a cessé d'opérer depuis 1967. C'est donc dire l'état de recul dans lequel se situent les pêcheries de ce secteur.

Sur la Haute-Côte-Nord, le développement du système routier, le harnachement des grandes rivières et l'exploitation des ressources forestières et minérales ont considérablement réduit le rôle de cette activité.

Tel n'est pas le cas sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord où le sol ne se prête guère à la culture, où le potentiel forestier n'est pas encore exploité et où les ressources hydro-électriques n'ont pas fait l'objet d'aménagement. Depuis toujours, les ressources marines sont, à l'exception de l'exploitation de la société Fer et Titane du Québec au lac Allard, la base de l'économie régionale et locale. Situation qui, pour un certain nombre d'années encore, risque de perpétuer, du moins tant que les projets annoncés par l'International Telephone and Telegraph ne se seront pas définitivement concrétisés.

Actuellement, la productivité et le rendement de la pêche sont faibles à cause de l'équipement désuet en usage (presque uniquement en fonction de la pêche côtière), des bas prix payés aux pêcheurs, du manque de connaissances professionnelles, de la saison de pêche trop courte, de la carence d'organisation dans la transformation du poisson, de l'absence de plan de développement à long terme, des possibilités (bien minces cependant) de trouver un emploi ailleurs et aussi du grand nombre de pêcheurs. Par ailleurs, certaines mesures économiques comme l'assurance-chômage, le bien-être social et les travaux d'hiver, tout en apportant une aide financière appréciable aux pêcheurs, ont été souvent néfastes sur le plan des rendements. Par exemple, de novembre 1963 à mars 1968, ces diverses mesures ont déversé dans le secteur Kégashka - Lourdes-de-Blanc-Sablon $4,434,479, plus que n'a rapporté la morue au cours des 20 années précédentes. [49]

---

49. Daneau, 1968, p. 137.

L'aide gouvernementale, même si elle n'a guère réglé de problèmes, a certainement aidé les individus à améliorer leurs conditions de vie. De $1,822 qu'il était en 1961, le revenu moyen des chefs de famille de la Basse-Côte-Nord est passé à $2,853 en 1967, plus de 50% provenant des transferts directs et indirects dont nous venons de parler. Cependant, le revenu per capita en 1967 ne dépassait pas $530 ($1,995 au Québec), celui de la pêche étant de $707, ce qui est très bas.

Les diverses formes d'aides financières ont profondément modifié le genre de vie du pêcheur. Autrefois pauvre mais indépendant, il est presque devenu un véritable pensionné de l'Etat qui ne ressent plus guère la nécessité de travailler pour assurer sa subsistance. Ce qui ne l'empêche pas de réclamer une amplification du support gouvernemental. Mais, son intérêt pour le métier est en nette diminution. Les jeunes préfèrent des revenus fixes aux revenus variables de la pêche selon la majorité des chefs de famille. Avec l'augmentation de la scolarité, ils seront plus attirés par les centres urbains qui offrent de meilleures possibilités d'emplois et de revenus.

L'amélioration de la situation suppose des transformations assez radicales mais cela ne sera pas facile étant donné la mentalité traditionnelle des pêcheurs qui laisse peu de place à l'introduction d'une nouvelle technologie de la pêche. Il faudrait probablement rationaliser l'effort des individus et des institutions par la diffusion et l'introduction de techniques de pêche adaptées à la mentalité et à la technologie actuelle des pêcheurs.

Au niveau des captures, une utilisation plus intensive et extensive des filets maillants augmenterait probablement le rendement. Quant aux bateaux de pêche, la question est difficile. Des bateaux plus gros seraient-ils plus utiles quand on songe que les équipages des trois chalutiers de grande pêche de la St. Lawrence Sea Products originent de Terre-Neuve. Ce problème a été fortement illustré par le cas de Coast Produce dont l'une des grandes difficultés, sinon la plus grande, fut justement le recrutement d'équipages compétents.

Au chapitre de la transformation, sans doute faudrait-il accentuer la concentration. On sait que les pêcheurs de ce secteur transforment une forte partie de leurs prises par le salage. Il serait souhaitable qu'ils les vendent plutôt à des centres de concentration dont l'un pourrait être celui de La Tabatière (produits congelés) et l'autre, à Lourdes-de-Blanc-Sablon (produits salés et séchés). Bien sûr, cette entreprise réussirait à condition que les pêcheurs soient payés régulièrement pour leurs ventes et qu'on les convertisse à l'utilité et l'efficacité d'un projet semblable. Actuellement, ils vendent leurs produits au plus offrant, quelle que soit son origine, diminuant ainsi de beaucoup leur pouvoir de vente tout en causant un préjudice sérieux aux sociétés locales qui ont de la difficulté à rentabiliser leurs activités.

Des concentrations de population amélioreraient probablement la situation des pêcheurs bien qu'ils soient d'un avis contraire. Faute de territoire marin, disent-ils, ils ne pourraient pratiquer adéquatement leur métier. Mais, les arguments favorables à cette concentration sont

nombreux: possibilités d'exploiter une flotte de haute mer, construction d'une usine de pêche pour la main-d'oeuvre inutilisée, limitation des coûts de production et du prix de revient de l'équipement de pêche par achat concerté des pêcheurs, possibilité de vendre le poisson à l'état frais et d'être payé rapidement, stabilité meilleure des prix à cause du pouvoir de vente accru enfin, solidarité des pêcheurs. A ces avantages, s'en ajoutent plusieurs autres d'ordre économique, social et politique.

A plus long terme, on peut sans doute prévoir l'exploitation des ressources forestières et minières à l'exemple de la société Fer et Titane du Québec et aussi de l'industrie touristique. Il est bien évident cependant que la diversification des activités dans cette région commande une amélioration notable des moyens de transport et de communication. Il faut sortir cette partie de la Côte-Nord de son isolement et la continuation vers l'est de la route 15 en est sûrement l'agent principal. Vis-à-vis le secteur des pêches, la réunion de cette région au réseau routier québécois créerait sûrement un impact profond. Il n'est pas du tout sûr cependant que ce soit à l'avantage de l'industrie car cela pourrait accentuer la désaffectation de la population envers cette activité. Mais, il est bien évident qu'une telle mesure s'impose pour le bien général de cette population.

CHAPITRE II

LA FORÊT: L'UNE DES GRANDES SOURCES D'APPROVISIONNEMENT DE L'INDUSTRIE QUEBECOISE DES PATES ET PAPIERS

Grâce à leur 100,195 milles carrés de superficie (partie québécoise), les 30 bassins versants de la Côte-Nord constituent l'un des principaux réservoirs forestiers québécois. Des études récentes ont démontré que plus de 60% de cette forêt peut être considéré comme productif (ou commercial) et que la superficie productive de chaque bassin se situe généralement entre 60% et 90% de la superficie totale, à quelques exceptions près. Le Service de l'inventaire forestier du Québec [1] divise cette région en deux secteurs: celui de Manicouagan (Tadoussac - Clarke City) dans lequel domine surtout l'épinette noire et le sapin avec comme principales essences secondaires, le pin gris, l'épinette blanche, le pin blanc, le bouleau et le tremble et, celui de Mingan (Clarke City - Blanc-Sablon) où l'on trouve surtout le sapin.

Les possibilités annuelles de coupes sur ce territoire se situent aux alentours de 4,000,000 de cunits [2] par année pour les résineux et 250,000 pour les feuillus, avec des variantes notables d'un bassin à l'autre, les bassins du secteur est étant, dans l'ensemble, moins productifs à cause de conditions climatiques plus rigoureuses.

Depuis 1961-62, les coupes effectuées sur le domaine public évoluent

---

1. Ministère des Terres et Forêts.
2. Un cunit est égal à 100 pieds cubes de bois.

entre 600,000 et 1,000,000 de cunits par année, c'est-à-dire environ 25% de la possibilité annuelle. Seuls les bassins de la Haute-Côte-Nord, entre le Saguenay et la baie de Sept-Iles, sont l'objet d'une exploitation systématique, les concessions forestières étant surtout aux mains de grandes sociétés papetières nationales et internationales qui effectuent elles-mêmes l'abattage du bois.

Jusqu'en 1967, deux sociétés Gulf Pulp and Paper Company Ltd. et Quebec North Shore Paper Company Ltd. transformaient sur place le bois à pâte. La première opérait, à Clarke City, une usine de pâte mécanique [3] qu'elle expédiait en Angleterre par le port de Pointe-Noire au rythme d'environ 100,000 tonnes par année. Mais, pour toutes sortes de raisons, cette compagnie cessa définitivement ses activités sur la Côte-Nord au milieu de 1967. La seconde possède à Baie-Comeau, depuis 1937, une usine de pâtes et papiers dont le papier journal est la production principale que l'on exporte aux Etats-Unis.

L'avenir en ce domaine semble très prometteur à cause de la demande mondiale de bois à pâte qui, si les prédictions se réalisent, doublera au cours de la prochaine décennie, et à cause de l'immense potentiel forestier à peine entamé que constituent les forêts de cette région.

1 - Une couverture forestière immense

Disons tout de suite que nous n'avons pas l'intention de procéder à

---

3. Voir définition en page 199.

une étude détaillée de la couverture forestière de cette région. M. Paul Bussières, dans son étude sur la Côte-Nord, a consacré plusieurs pages à certaines facettes de cette question. [4] Mais, le but étant différent, nous allons quand même tenter d'en résumer les principaux aspects.

Le territoire de la Côte-Nord comprend tous les bassins des rivières dont les eaux se déversent dans le Saint-Laurent entre Tadoussac et Blanc-Sablon. A cela s'ajoute celui de la Sainte-Marguerite dont l'embouchure est au voisinage de Sacré-Coeur sur la rive gauche du Saguenay. Il s'agit à peu près des comtés provinciaux de Saguenay et Duplessis. La superficie de ce territoire est d'environ 100,195 milles carrés (247,680 km^2), légèrement plus que celle de l'Angleterre, de l'Ecosse et du Pays de Galles réunis; elle représente un rectangle de 650 milles (1,083 km) de long par 140 de haut (233 km). La région est presque totalement boisée et les coins défrichés ne constituent qu'un très faible pourcentage de la superficie totale.

Sur le plan forestier, le territoire se divise en deux parties, soit de part et d'autre du 52^o de latitude.

La zone comprise entre le 52^o et 55^o s'appelle taïga ou zone subarctique. L'âpreté du climat y confine la végétation le long des vallées et des gorges profondes et seule l'épinette noire survit tant bien que mal. Cette forêt a une très faible importance sur le plan commercial.

---

4. Bussières, 1962, pp. 318-154.

C'est la zone située au sud du 52° de latitude qui forme l'essentiel du domaine forestier de la Côte-Nord. Le Service de l'inventaire forestier du Québec la partage en deux secteurs: celui de Manicouagan et celui de Mingan. Le premier s'étend, sur le littoral, entre Tadoussac et Clarke City inclusivement, et vers l'intérieur, de la frontière occidentale du comté jusqu'à une ligne droite passant au nord des lacs Manouan et Péribonka, s'orientant vers l'est jusqu'à la hauteur des terres entre les vallées de la Sainte-Marguerite et de la Moisie par le 51°30' de latitude nord. La seconde longe aussi le Saint-Laurent à partir de Clarke City jusqu'au voisinage de Blanc-Sablon et par delà le 52° parallèle.

A l'ouest de la Pentecôte, elle est surtout formée d'épinette noire (Picea mariana) et de sapin (Abies balsamea) avec comme essences secondaires principales le pin gris (Pinus divaricata), l'épinette blanche (Picea blauca), le pin blanc (Pinus strobus), le bouleau (Betula papyfera), un peu de tremble (Populus tremoloïdes) et quelques autres de moindre importance. A l'est de Pentecôte, l'épinette noire domine mais on trouve aussi du sapin sur les meilleurs sols et un peu d'épinette blanche. Les feuillus ne sont représentés que par le bouleau et le tremble. A partir d'Aguanish vers l'est, une lisière sablonneuse, large de 15 à 20 milles, est presque entièrement dépourvue de couverture forestière. [5]

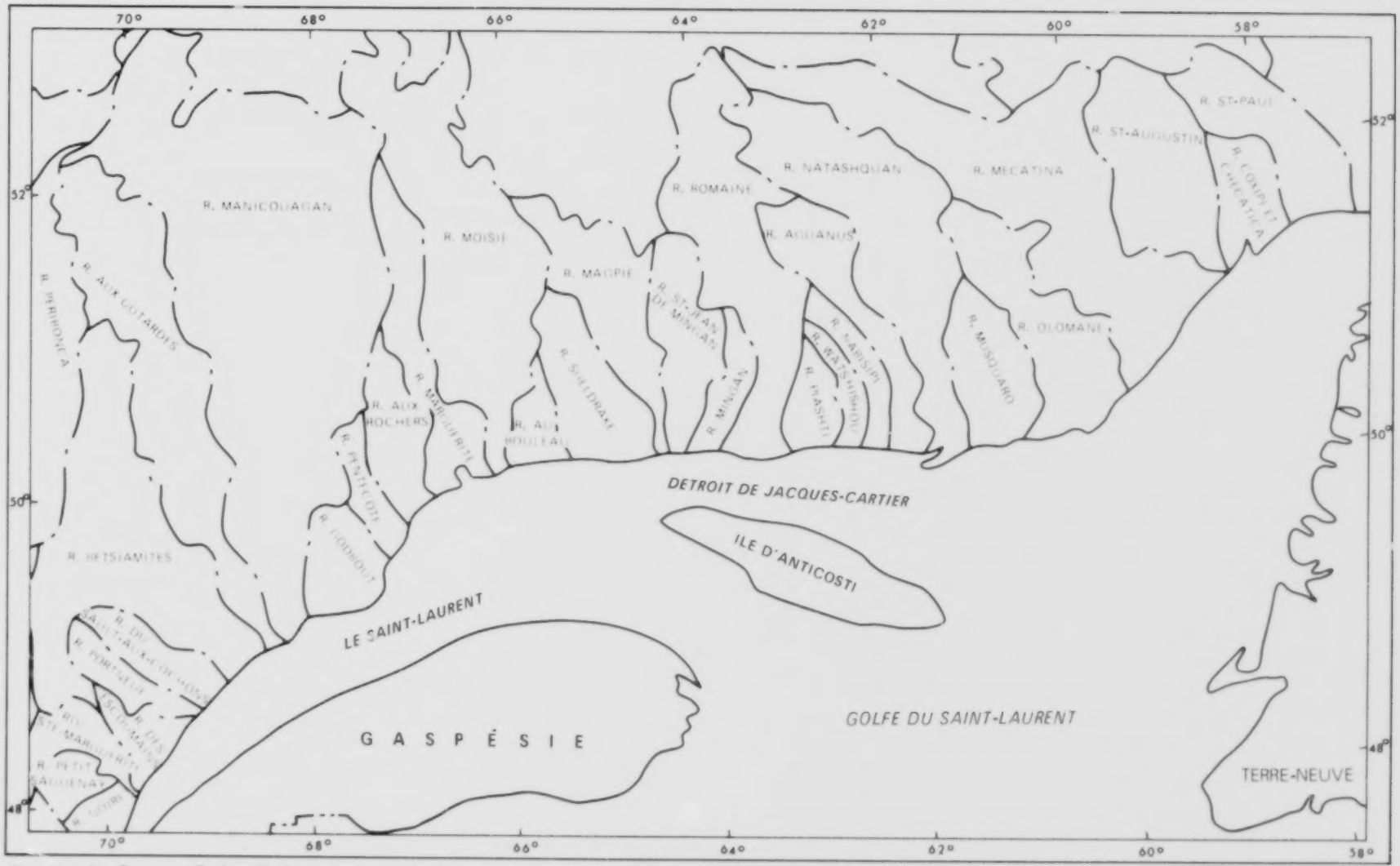
La région est divisée en 30 bassins hydrographiques dont l'étendue

---

5. Lafond, 1961, pp. 8-10. Sewell, 1957, pp. 7-8.

CÔTE-NORD: PRINCIPAUX BASSINS HYDROGRAPHIQUES, 1972

FIGURE 6



Ministere des Terres et Forets, Quebec

Échelle: 1.5°° = 100 milles

varie entre 650 et 18,220 milles carrés. (Figure 6). Les plus importants sont:

Manicouagan	18,220	milles	carrés
Les Mécatinas	7,943	"	"
Moisie	7,410	"	"
Aux Outardes	7,360	"	"
Betsiamites	7,220	"	"
Natashquan	6,220	"	"
Romaine	5,540	"	"

Une comparaison avec les bassins les mieux connus de la Province nous donne un ordre de grandeur:

Outaouais (partie québécoise)	36,207	milles	carrés
Saguenay	34,000	"	"
Saint-Maurice	16,700	"	"
Richelieu (Québec)	9,150	"	"
Saint-François	3,950	"	"
Chaudière	2,580	"	"

A l'exception de l'Outaouais et du Saguenay, les bassins hydrographiques de la Côte-Nord sont plus importants que la plupart des bassins du reste de la Province, le territoire du Nouveau-Québec étant naturellement exclu, là où se trouvent des fleuves comme la Koksoak (52,900 milles carrés), la Grande-Rivière (37,700 milles carrés) et la Nottaway (25,400 milles carrés).

2 - De vastes possibilités annuelles

La superficie totale de la forêt commerciale de la Côte-Nord couvre 86,110 milles carrés dont 51,403 (60%) sont considérés comme productifs. (Tableau 6). Les terrains improductifs comprennent les superficies au-delà du 52° parallèle, la bande côtière de Moisie à Blanc-Sablon (15

milles de profondeur) parsemée surtout de tourbières, de lacs et de rivières, et les espaces à très faible rendement classés comme pauvres.

Sur les 30 bassins en question, un (Manicouagan) a plus de 18,000 milles carrés de surface; six (Betsiamites, Outardes, Moisie, Romaine, Natashquan, Les Mécatinas) entre 5,000 et 9,999; dix-sept (Shipshaw, Sainte-Marguerite, Portneuf, Sault-au-Cochon, Godbout, Aux Rochers, Marquerite, Sheldrake, Magpie, Saint-Jean de Mingan, Aguanus, Musquaro, Olomane, Saint-Augustin, Coxipi et Shécatina, Saint-Paul) entre 1,000 et 4,999 et sept entre 0 et 999 milles carrés (Escoumins, Pentecôte, Au Bouleau, Mingan, Piashtibaie, Watshishou et Nabésipi). (Tableau 6).

La superficie productive du secteur de Manicouagan (Haute-Côte-Nord) varie de 70 à 91% de la superficie totale des bassins forestiers. En aval de la baie de Sept-Iles (secteur de Mingan), la superficie productive correspond à celle économiquement exploitable, ce qui explique le pourcentage plus bas de la superficie productive de ces bassins. Il est certain que les conditions climatiques favorisent plus le premier groupe de bassins que le second. Par ailleurs, toutes les concessions forestières de la Côte-Nord se situent dans la partie ouest du territoire et, pour cette raison, nous possédons des données plus précises concernant ce secteur.

Les possibilités annuelles de coupes s'élèvent à environ 400,000,000 de pieds cubes (4,000,000 de cunits), résineaux surtout, et d'un peu de feuillus. Elles varient beaucoup d'un bassin à l'autre à cause des climats locaux et de la nature des sols. Dans l'ensemble, la sévérité du climat se fait de plus en plus sentir à mesure que l'on s'oriente vers l'est.

TABLEAU 6

Côte-Nord: superficie totale et productive de la forêt commerciale

Bassin	Superficie		
	Totale	Productive	Pourcentage productif
	milles carrés		%
Shipshaw	1,510	1,245	82
Ste-Marguerite	1,090	1,000	91
Escoumins	830	578	68
Portneuf	1,050	947	88
Sault-au-Cochon	1,190	953	86
Betsiamites	7,770	5,298	82
Outardes	7,310	5,801	79
Manicouagan	18,222	11,644	64
Godbout	1,380	1,156	84
Pentecôte	930	650	70
Aux Rochers	1,850	1,280	70
Marguerite	2,480	1,730	70
Moisie	2,810	2,130	76
Au Bouleau	790	553	70
Sheldrake	2,240	1,570	70
Magpie	2,650	1,590	68
St-Jean de Mingan	2,160	1,290	60
Mingan	920	610	67
Romaine	4,030	2,418	60
Piashtibaie	940	350	37
Watshishou	650	377	58
Nabésipi	920	440	48
Aguanus	2,300	617	27
Natashquan	4,120	880	21
Musquaro	2,460	1,100	45
Olomane	3,700	1,626	44
Les Mécatinas	4,790	1,155	24
Saint-Augustin	2,280	1,170	51
Coxipi et Shécatina	1,560	645	41
Saint-Paul	1,180	822	70
Total	86,110	51,463	60

Note: Du bassin Sheldrake jusqu'au bassin Coxipi et Shécatina inclusivement, la superficie productive correspond à celle économiquement exploitable. Ceci explique pourquoi le pourcentage de la superficie productive est plus bas que celui des autres bassins.

Source: Ministère des Terres et Forêts, Québec.

3 - Un territoire peu exploité

Le tableau 7 montre les quantités de bois coupés dans cette région depuis 1961 - 62 par bassins hydrographiques. [6] Il s'agit des coupes effectuées sur le domaine public c'est-à-dire la quasi-totalité du territoire de la Côte-Nord. [7] Elles totalisent entre 600,000 et 1,000,000 de cunits par année, l'exploitation ayant été quelque peu supérieure pour les années 1966-67 et 1967-68. (Figure 7).

Seuls les bassins de la Haute-Côte-Nord sont actuellement mis en valeur, conséquence de la présence des concessions forestières toutes localisées dans ce secteur. Les plus exploités sont celui de la Sault-au-Cochon avec 269,047 cunits en 1970-71 (Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills) et celui des rivières Shipshaw et Betsiamites 211,970 cunits (Quebec North Shore Paper). Compte tenu du fait que la superficie productive du bassin de la Sault-au-Cochon n'est que de 953 milles carrés comparativement à 7,173 pour les deux autres, l'exploitation forestière s'avère donc beau-

---

6. Les données antérieures à 1961-62 ne sont pas disponibles pour cette région.
7. A toute fin pratique, les terres de la Province se partagent en deux grandes catégories: celles qui sont sous le régime de la propriété privée et celles qui font partie du domaine de l'Etat. Les terrains forestiers de l'Etat se répartissent comme suit: concessions forestières, forêts domaniales, réserves cantonales, réserves spéciales, terrains vacants et lots de colonisation. Sur la Côte-Nord, le domaine public totalise plus de 99% du territoire forestier dans lequel on retrouve surtout des concessions forestières et des forêts domaniales, le domaine privé n'occupant qu'une place nominale. A ce sujet, voir Ministère des Terres et Forêts, 1965, pp. 28-61.

TABLEAU 7

Côte-Nord: exploitation forestière par bassin, 1961-62 — 1970-71

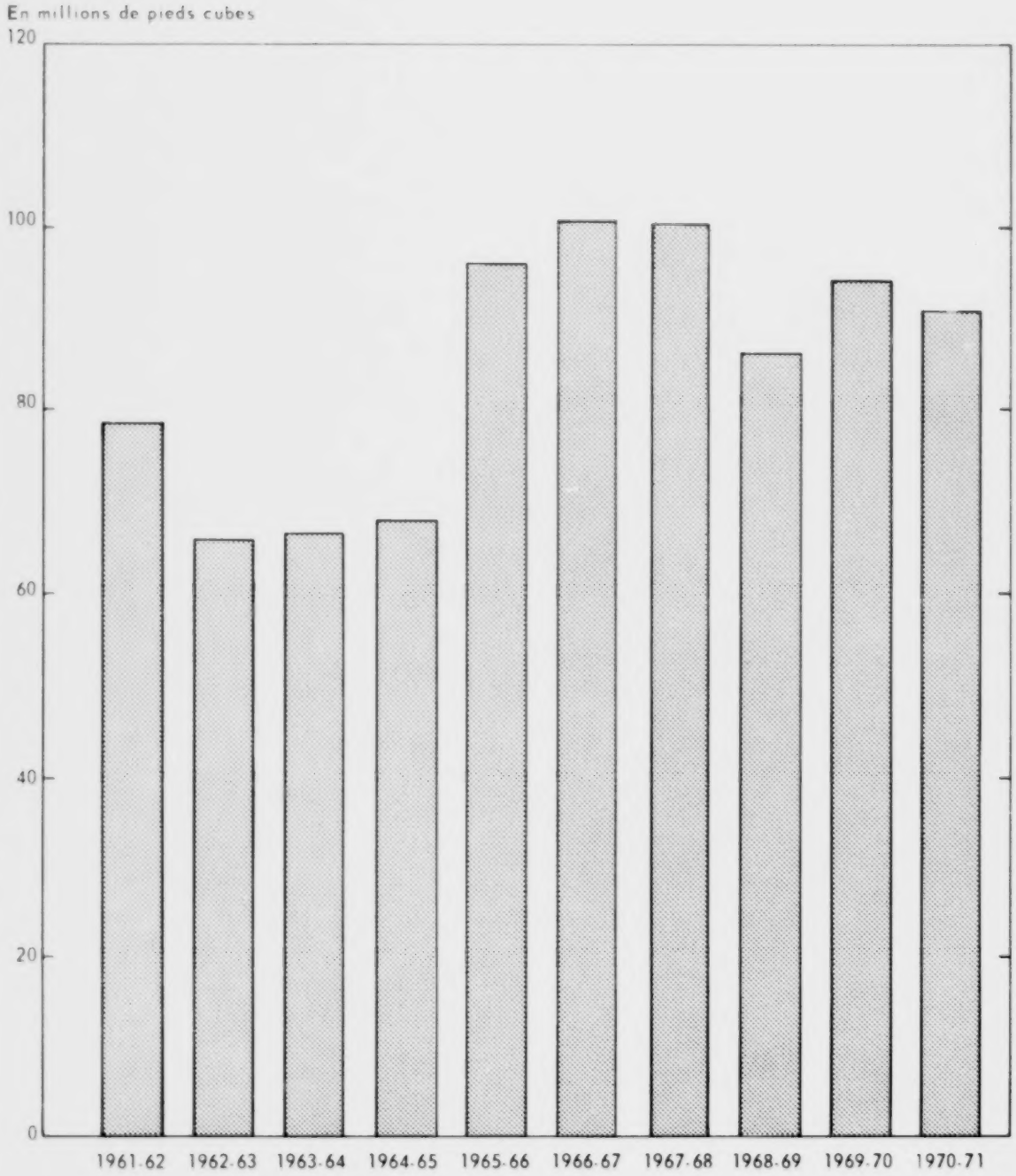
Bassin [10]	1961-62	1962-63	1963-64	1964-65	1965-66	1966-67	1967-68	1968-69	1969-70	1970-71
					cunits					
Shipshaw, Betsiamites	133,360	117,054	66,620	113,937	160,780	210,485	177,213	163,716	205,525	211,970
Sainte-Marguerite	180	22	117	-	14,760	8,426	30,183	24,435	42,263	9,718
Escoumains	36,772	40,707	40,345	45,989	36,855	47,223	54,197	84,288	75,843	89,263
Portneuf	62,059	67,563	56,456	36,978	49,834	60,716	-			
Sault-au-Cochon	285,223	195,309	263,945	283,988	271,645	227,149	286,653	272,746	261,548	269,047
Betsiamites	1,477	-	3,588	4,481	101	-	-	-	-	-
Outardes	-	-	-	-	-	-	75,000	61,500	105,940	120,500
Manicouagan	200,935	174,629	184,613	152,767	374,333	447,738	374,164	228,094	203,499	192,816
Godbout	31,305	39	665	44	12,691	41	-	-	-	-
Pentecôte	17,106	17,987	16,773	13,660	18,873	23,157	37,393	-	-	-
Aux Rochers	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-
Marguerite	21,394	44,795	26,886	9,794	12,327	15,583	-	24,435	42,263	9,718
Moisie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Au Bouleau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	789,811	658,105	660,008	681,638	952,199	1,040,518	1,034,803	859,214	936,888	903,032

SOURCE: Données fournies par le Ministère des Terres et Forêts, Québec.

10. Comme il ne se fait aucune exploitation dans les 15 bassins situés en aval de celui de la rivière Au Bouleau, nous ne les avons pas inclus dans le tableau.

EXPLOITATION FORESTIÈRE SUR LA CÔTE-NORD, DOMAINE PUBLIC

1961 - 1971



Source: Service de l'exploitation forestiere, Ministere des Terres et Forets, Quebec.

coup plus intensive dans le premier cas que dans le second.

L'exploitation des bassins varie souvent beaucoup d'une année à l'autre et les meilleurs bassins ne sont pas nécessairement les plus utilisés. Nous n'avons pas de données récentes sur cette question mais, pour l'année 1967-68, celui de la Sainte-Marguerite fut exploité à 28.6% de sa capacité; celui de la rivière Aux Escoumins à 28.0%; celui de la Sault-au-Cochon à 273.7%; celui de la Manicouagan à 47.1% et celui de la Pentecôte à 41.0%. Pour les autres bassins de la Haute-Côte-Nord, il est difficile d'obtenir des chiffres de même que pour ceux de la Moyenne et Basse-Côte-Nord où, jusqu'à maintenant, aucune coupe systématique n'a été enregistrée.

A l'exception du bassin de la Sault-au-Cochon, qui, d'après les chiffres disponibles, semble largement surexploité, tous les autres bassins se révèlent donc nettement sousexploités, particulièrement sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Actuellement, les coupes annuelles de bois se situent aux alentours du million de cunits (903,032 en 1970-71) alors que la possibilité globale, pour tout le territoire, atteint 4,000,000 de cunits c'est-à-dire environ quatre fois plus, sans que la ressource soit mise en danger. On voit tout de suite les perspectives que cela laisse entrevoir pour l'industrie québécoise de la pâte et du papier. Pendant longtemps, les forêts de la Côte-Nord ont eu la réputation d'être de piètre qualité. L'inventaire systématique en cours de cette ressource révèle cependant que la productivité de cette forêt est bien supérieure à ce qui avait été estimée. D'après le ministère des Terres et Forêts, la quantité de bois disponible serait suffisante pour alimenter une

dizaine de moulins à papier comme celui de Baie-Comeau et, par ricochet, suffisante pour employer en permanence environ 8,000 hommes et donner du travail partiel à plus de 12,000 autres; ce qui se traduirait par une augmentation de la population de quelque 125,000 personnes.

La presque totalité de l'abattage est effectué par les concessionnaires, probablement au-delà de 95% du total. En 1972, la superficie totale concédée dans cette région s'élève à 12,021.2 milles carrés dont 11,978 en concessions forestières ordinaireset 43.2 en concessions forestières spéciales.[8] (Tableau 8). Les principaux concessionnaires sont l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills dans les bassins forestiers de la Betsiamites et Sault-au-Cochon avec 3,263 milles carrés de surface totale; Quebec North Shore Paper dans ceux de la Franquelin, Manicouagan, Ste-Anne, Lemay et Bardoux totalisant 7,135 milles carrés; Domtar Ltd. (Dominion Tar & Chemical Co. Ltd.) sur la Betsiamites et Sault-au-Cochon 564 milles carrés; Consolidated-Bathurst Ltd. sur la rivière Aux Escoumins 402 milles carrés et la Compagnie Gaspésia Limitée sur la Betsiamites 347 milles carrés. Ces concessions sont toutes localisées entre le Saguenay et les environs de la baie de Sept-Iles. (Figure 8).

---

8. La Couronne a concédé ou accordé des droits de localisation à des compagnies de chemin de fer comme subvention à la construction de voies ferrées en pays neufs. Certaines sociétés détiennent encore de ces droits de localisation. Depuis quelques années, en retour de ces droits, il a été décidé de consentir plutôt des droits d'exploitation valables pour une période de temps limité. Les terrains forestiers ainsi obtenus en vertu de ces échanges sont exemptés, en tout ou en partie, des redevances généralement imposées aux concessionnaires réguliers. Les territoires constitués de cette façon sont désignés sous le nom de "concessions forestières spéciales".

TABLEAU 8

Côte-Nord: concessionnaires forestiers au 31 décembre 1972

Nom	Unité d'aménagement	Superficie en milles carrés		
		Ordinaire	Spéciale	Totale
Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills, Limited	Rivières Betsiamites et Sault-au-Cochon	3,263	-	3,263
Compagnie Gaspésia Limitée	Riv. Betsiamites	347	-	347
Consolidated-Bathurst Ltée	Riv. Escoumins	379	23	402
Domtar Limited	Riv. Betsiamites	452		452
	Riv. Sault-au-Mouton	112		112
Forest Industries Limited	Riv. Moisie	50		50
Industries de Luceville Inc.	Riv. Betsiamites		20.2	20.2
Murdock Lumber Company Ltd.	Riv. Ste-Marguerite	240		240
Quebec North Shore Paper Company Ltd.	Riv. Franquelin, Godbout, Ste-Anne, Manicouagan, Lemay et Bardoux	7,135		7,135
Total		11,978	43.2	12,021.2

Source: Données fournies par le Ministère des Terres et Forêts, Québec.

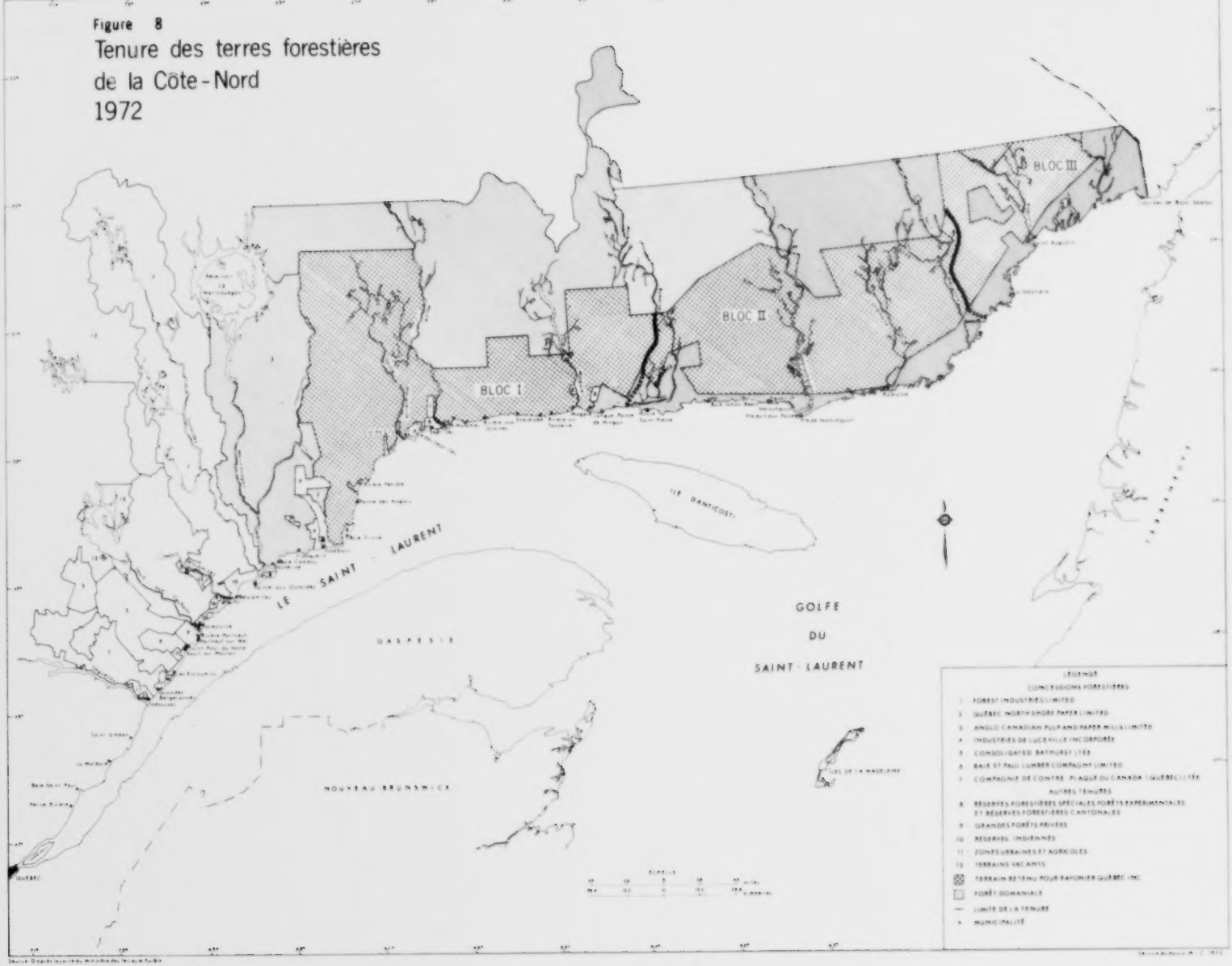
Depuis le début de 1965, le gouvernement du Québec est à mettre en place un plan de développement à long terme qui remet en cause tout le système québécois d'exploitation forestière. Dans le cadre de cette nouvelle politique, il a effectué, et effectue toujours, un réaménagement de la répartition des concessions forestières (forêt affermée ou patentée) qui incitent les "propriétaires" à augmenter la production de matières ligneuses. Sur la Côte-Nord, ce réaménagement forestier a amené peu de changements. Quelques concessionnaires, petits surtout, ont dû rendre à l'Etat les territoires détenus; certaines portions de territoire ont changé de mains mais, en définitive, la répartition actuelle de ces concessions forestières,et sur le plan géographique et sur le plan spatial, diffère peu de celle de 1965. Le seul changement notable a été la création d'une forêt domaniale [9] (connue sous le nom de "Forêt domaniale des Outardes") de 7,485 milles carrés avec une possibilité annuelle de 508,765 cunits dont 450,310 en résineux et 58,445 en feuillus. [10] Notons cependant que ce territoire n'était affermé par aucune compagnie forestière auparavant. Le 4 décembre 1967, M. Jean Deschamps, président-directeur de la Société générale de financement, annonçait que la compagnie Donohue

---

9. Au sens large du mot, toutes les forêts de la Couronne sont des forêts domaniales. Toutefois, au sens de la Loi des Terres et Forêts, les forêts domaniales sont des réserves forestières de l'Etat, administrées suivant des règles particulières à ce genre de forêts. Elles doivent pourvoir aux besoins de l'industrie forestière. Leur exploitation peut maintenant se faire soit en régie, soit à l'entreprise, soit en vertu de conventions particulières.
10. La forêt domaniale des Outardes fut créée par l'Arrêté en Conseil No 986, le 11 mai 1965 avec un territoire initial de 6,000 milles carrés. Le 4 mars 1970, un second arrêté en Conseil (No 818), agrandissait ce territoire de 1,485 milles carrés, portant le tout à 7,485 milles carrés.

Figure 8

Tenure des terres forestières
de la Côte-Nord
1972



Brothers de Clermont allait construire, près de Hauterive, une usine de pâtes et papiers s'approvisionnant à partir de cette nouvelle forêt domaniale. Peu après Noël, la ville de Hauterive délègue plusieurs personnes auprès de cette compagnie et auprès du ministère des Terres et Forêts dans le but, semble-t-il, d'activer le projet. C'était un peu prématuré; bien sûr, Donohue était très intéressée mais se devait d'abord de compléter l'installation de sa quatrième machine à papier au moulin de Clermont. Depuis ce temps, il semble que cette compagnie soit demeurée très prudente à ce sujet. Au début de 1968, il fut aussi question que la société F.F. Soucy [11] de Matane acquiert des droits de coupe dans la forêt domaniale des Outardes pour approvisionner son moulin de Rivière-du-Loup mais rien ne s'est encore concrétisé. Les vastes ressources de cette forêt attirent donc l'attention. Dans une étude faite par l'économiste-conseil Henri Mhun sur les possibilités d'implantation à Hauterive d'une usine de panneaux de particules (projet Tavapan) tirant sa matière première de cette forêt, il déclarait:

> Les essences dans la région choisie conviennent à la fabrication de panneaux de particules de bonne qualité: sapin baumier, épinette, pin gris, bouleau. Les quantités requises pour une usine de 8,000 tonnes, soit 10,000 à 12,000 par an, sont également disponibles dans la région. La stabilité de la continuité et la durée des approvisionnements ne devraient donc pas poser de difficultés sérieuses. [12]

---

11. F.F. Soucy Incorporée était une société québécoise engagée dans la fabrication des pâtes et papiers. Elle opérait, à Chemin-du-Lac (comté de Rivière-du-Loup), un moulin produisant quelque 15,000 tonnes par année de pâtes chimiques et, à Rivière-du-Loup, un moulin à papier journal dont la production annuelle totalisait 30,000 tonnes. Le papier journal était vendu aux Etats-Unis, principalement à New York. Au cours du mois d'août 1973, l'entreprise a été vendue à Bato Company Inc., une société américaine de Greenwich, Connecticut, au prix officiel de $5,200,000. Voir à ce sujet Le Soleil, vendredi 3 août 1973, p. 17.
12. Mhun, 1965, p. 50.

Le Gouvernement du Québec est très conscient de la sous-exploitation de ce territoire forestier et certainement, l'établissement d'un ou deux moulins semblables à celui de Baie-Comeau, améliorerait nettement la situation. Mais, les projets de cette nature sur la Côte-Nord se heurtent à de nombreuses difficultés, en particulier sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord . Depuis un certain temps, une usine de pâtes et papiers est prévue dans le riche secteur de la Natashquan mais, à court terme, le projet a peu de chance de se réaliser étant donné l'absence de services publics (centres urbains, communications terrestres, ports,.. etc.), le manque de main-d'oeuvre qualifiée, les coûts prohibitifs de construction et surtout, l'existence en amont de la baie de Sept-Iles, de forêts vacantes plus facilement exploitables. On ne peut douter cependant que le prolongement de la route 238 au-delà de la Moisie changerait de beaucoup la situation. Dans l'état actuel des choses, les forêts de ce secteur devront plutôt être aménagées pour approvisionner les usines déjà existantes ou à être créées dans un milieu plus favorable.

L'installation d'un moulin à Port-Cartier ou à Sept-Iles semblait sans doute plus facile étant donné l'infrastructure économique déjà en place. Dans cette direction, la société américaine International Telephone and Telegraph (I.T.T.) [13] annonçait, le 10 mars 1971, son intention

---

13. International Telephone and Telegraph (I.T.T.) est une société fondée au Maryland (E.U.) en 1920. Elle est engagée en divers secteurs manufacturiers, principalement le matériel de télécommunications, électronique, les produits chimiques (dont les pâtes chimiques), les produits miniers et les produits alimentaires. Elle possède de nombreuses filiales à travers le monde.

d'investir (en trois phases) au cours des quinze prochaines années, quelque $600 millions sur la Côte-Nord dans le secteur des produits forestiers. La première phase comprend la construction à Port-Cartier d'une usine ($160 millions) de pâte chimique (pulpe fine ou chimique) destinée à la fabrication de la rayonne dans les diverses usines de la compagnie, principalement en Europe. [14] En construction actuellement, cette usine devrait entrer en opération au cours de 1974. Au cours de cette première phase, on exploitera les bassins forestiers de la petite et grande Manicouagan, de la Sainte-Marguerite et autres situés dans le voisinage de la zone Port-Cartier - Sept-Iles.

Sur le plan des services envisagés, notons l'ouverture de la route 238 à l'est jusqu'à Havre-Saint-Pierre, construction d'une route à quatre voies entre Port-Cartier et Sept-Iles et organisation d'une liaison ferroviaire avec la rive sud du fleuve. Le gouvernement fédéral accordera une aide financière de $42 millions dont $12 millions versés à la compagnie en vertu de la Loi sur les "Zones spéciales" [15] et $30 millions versés au Québec pour les routes et aux développements nécessaires à l'investissement. En terme d'emplois, cela signifiera 2,000 nouveaux emplois dont un minimum de 1,500 travailleurs en forêt et 500 à l'usine et aux services connexes.

---

14. La compagnie opérant cette même usine porte le nom de "Rayonnier Québec Inc.".
15. Zone spéciale: entente entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec, en vertu de laquelle le gouvernement fédéral contribue au financement de projets de développement communautaires jugés prioritaires dans les zones spéciales de Québec, Trois-Rivières, Sept-Iles, Alma et le nord de Montréal (secteur du nouvel aéroport international de Montréal).

Bien que l'exploitation de la forêt sur la Côte-Nord date du début du siècle, il est évident que cette vaste ressource a été à peine entamée. La superficie totale de la forêt commerciale est de 86,110 milles carrés dont plus de 51,463 sont considérés comme productifs. La possibilité annuelle se situe aux alentours de 4 millions de cunits alors que l'exploitation atteint à peine le million de cunits. Ces formidables réserves seraient donc en mesure d'alimenter plusieurs moulins comme celui de la Q.N.S.P. à Baie-Comeau. Or, d'ici 1980, des spécialistes estiment qu'il faudra doubler la coupe du bois si le Québec veut maintenir sa position, face à la demande croissante du marché mondial des pâtes et papiers. Par exemple, dans les seuls secteurs du papier et du carton, la demande mondiale, de 120 millions de tonnes en 1967, passera selon les prévisions les plus conservatrices, à 230 millions de tonnes vers la fin de la présente décennie, une augmentation de 91% en 13 ans. En 1971, le volume total de bois à pâte coupé dans les forêts québécoises s'élève à environ 5,000,000 de cordes; en 1980, c'est 10,000,000 de cordes qui seront nécessaires pour maintenir notre industrie des pâtes et papiers à son rang actuel. Le Canada et, notamment le Québec, sont en position très favorable pour répondre à cette demande. Au Québec, moins de 50% des ressources forestières sont utilisées et, sur la Côte-Nord, moins de 25%. Sur le seul territoire de la Moyenne et Basse-Côte-Nord, entièrement inexploité, plus de 3,000,000 de cunits sont théoriquement disponibles, pour ne pas mentionner celui de la Haute-Côte-Nord qui n'est pas exploité à pleine capacité. Mais, même si la matière première est abondante, les difficultés qu'entraîneraient la construction et le fonctionnement d'une usine dans le territoire situé en aval de la baie de Sept-Iles

demeurent très grandes à cause de l'isolement géographique de cette région, de l'absence d'infrastructures locales notamment sur le plan des communications, de la faible densité de population et de l'absence d'une main-d'oeuvre spécialisée. Tant que la route 238 ne sera pas prolongée au-delà de la Moisie, les efforts devront plutôt être mis sur l'établissement d'une ou des usines dans le secteur de Port-Cartier - Sept-Iles, mieux préparé pour recevoir de tels investissements

Le vaste potentiel forestier de la Côte-Nord semble donc à peine entamé par l'exploitation actuelle. Il y a là une source d'emploi très prometteuse à condition que l'on réussisse à attirer dans cette région les investissements nécessaires.

CHAPITRE III

LE MINERAI DE FER: PILIER DE L'ECONOMIE REGIONALE

En 1971, la production canadienne de minerai de fer s'élevait à 47.3 millions de tonnes évaluée à $555 millions c'est-à-dire environ 1.5% de la production mondiale. Elle n'est surpassée que par celles de l'URSS, des Etats-Unis et de la France. [1]

Avant 1949, année où Terre-Neuve adhéra à la Confédération canadienne, les mines ontariennes étaient presque les uniques producteurs de minerai de fer au pays (1.2 million de tonnes en 1948). Après cette date, cinq centres miniers importants situés aux lacs Allard, Knob, Carol, Wabush et Jeannine, dont les réserves globales dépassent 3.5 milliards de tonnes fortes de minerai de fer à teneur variable, vont rapidement donner à la péninsule Québec - Labrador un monopole incontesté en ce domaine. Sur les 47.9 millions de tonnes produites au Canada au cours de l'année 1970, 36 millions (74.5%) proviennent de cette région.

Un tel résultat est évidemment la conséquence d'une longue histoire. L'exploration géologique de la péninsule Québec - Labrador, entreprise gigantesque et de longue haleine, donna lieu depuis la fin du siècle dernier à de nombreuses expéditions qui, bien souvent, furent de véritables "odyssées". Elle n'a pu se faire que grâce à la ténacité et à l'amour

---

1. D'après Statistique Canada.

passionné pour ces vastes solitudes, d'hommes tels A.P. Low, Robert et McIntosh Bell, J.R. Flaherty, W.F. James et J.E. Gill. Sillonnant la péninsule en tous sens, d'abord en canots et par portage l'été et traîneaux à chiens l'hiver, puis par avion, ils y ont découvert et cartographié de nombreux gisements minéralifères, en particulier du minerai de fer. Bien sûr, ces gisements ne sont pas tous facilement exploitables compte tenu du milieu physique, des possibilités de transports et de l'évolution du marché. [2]

Après 1930, l'épuisement rapide des ressources ferrugineuses du Mesabi Range (près du lac Supérieur), en particulier pour les qualités les plus riches, pousse la sidérurgie américaine vers de nouvelles sources d'approvisionnement pour ses hauts fourneaux de Pittsburg et de Cleveland. De puissantes sociétés métallurgiques d'outre-frontières s'installent alors graduellement au Nouveau-Québec et au Labrador. Au prix d'efforts gigantesques et d'investissements majeurs, elles y ont fait surgir des complexes miniers qui sont à la taille des ressources en cause.

1 - Le lac Allard: premier gisement exploité

Le premier gisement minéralifère exploité sur une grande échelle dans la péninsule Québec - Labrador fut celui du lac Allard près de Havre-

---

2. Par exemple, les gisements cupro-nickélifères très prometteurs de la zone du cap Smith, explorés par la société Raglan Nickel Mines et les gisements d'amiante (estimés à 20,000,000 de tonnes fortes) de l'Asbestos Corporation, quelque 30 milles au sud de la baie d'Ungava, une certaine activité existant cependant dans ce dernier endroit.

Saint-Pierre [3] où l'on extrait de l'ilménite (fer titané). [4] Son extraction a débuté en 1950 et depuis cette date, on a produit environ 23,500,000 de tonnes fortes (1971). [5]

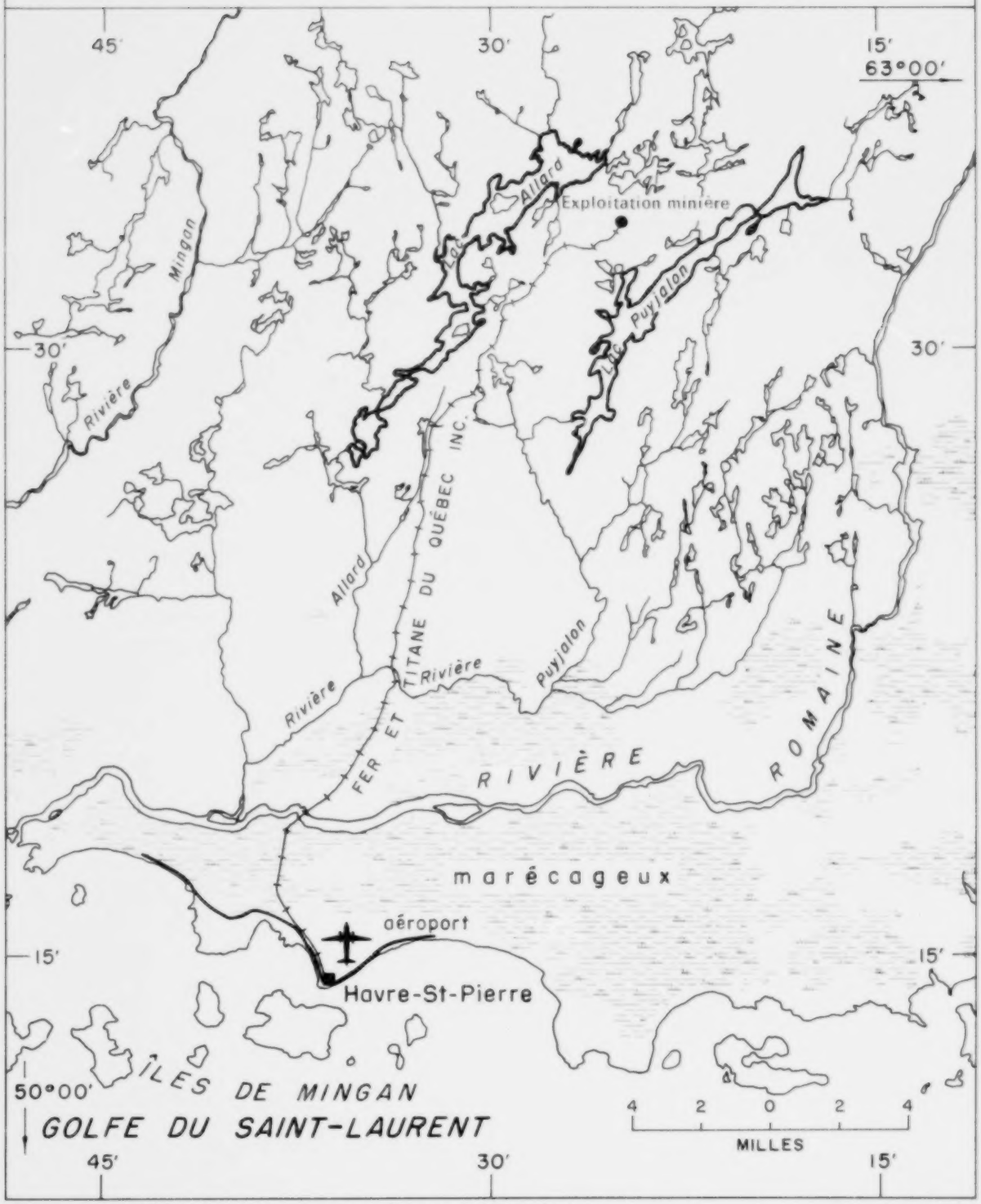
Au moins six gisements d'ilménite dont les réserves individuelles varient entre 1,000,000 et 125,000,000 de tonnes fortes, auxquels s'ajoutent plusieurs dépôts secondaires, se partagent une zone de 5 à 10 milles carrés comprise entre les lacs Allard et Puyjalon dans le comté de Saguenay. (Figure 9). Le plus important est celui du lac Allard, quelque 27 milles au nord-est de Havre-Saint-Pierre sur la côte nord du golfe du Saint-Laurent. Il est habituellement considéré comme le plus vaste gisement d'ilménite au monde. Ses réserves initiales (1950) étaient de l'ordre de 125,000,000 de tonnes fortes avec une teneur métallique d'environ 87%. [6] Parmi les autres dépôts, mentionnons celui de Grader (aujourd'hui abandonné), celui de Main et celui de Cliff, tous ayant un type de minerai semblable à celui du lac Allard. [7]

C'est le Dr. J.A. Retty qui, travaillant pour le compte du Département des Mines de la province de Québec, fit pour la première fois en 1941, rapport sur les dépôts d'ilménite du lac Allard. [8] Dès l'année

---

3. On a également extrait, d'une façon sporadique, de l'ilménite (petite quantité) depuis un bon nombre d'années près de Saint-Urbain dans le comté de Charlevoix. Le minerai y contient environ 30% de titane et 60% de rutile. Actuellement, il ne se fait aucune exploitation.
4. L'ilménite ou fer titané est le principal minerai de titane du Bouclier canadien.
5. A moins d'indications contraires, il faudra entendre dans le texte "tonnes courtes".
6. Gross, 1967, p. 55.
7. Hammond, 1952, p. 639.
8. Gross, 1967, p. 65.

SOCIÉTÉ FER ET TITANE DU QUÉBEC: SITUATION GÉNÉRALE SUR LA CÔTE-NORD



Source: Ministère des Mines et Relevés Techniques, Ottawa.

Carte No 12 L

suivante, des prospecteurs particuliers délimitent des claims dans cette région mais, les petites quantités de minerai découvert ajoutées aux difficultés éventuelles d'exploitation, découragent rapidement des recherches plus précises. [9]

En 1944, la compagnie américaine Kennecott Copper Corporation, par l'entremise de sa filiale canadienne Kennco Explorations Limited, entreprend une campagne d'explorations géologiques couvrant une surface de 300 milles (777 km^2) carrés dans cette région. [10] Deux ans plus tard, on y avait localisé le gisement du lac Allard. En 1948, Kennecott Copper Corporation s'associe à New Jersey Zinc Corporation et l'on incorpore en décembre de la même année, selon les lois canadiennes, la Quebec Iron and Titanium Corporation (Q.I.T.) [11] et une filiale Allard Lake Mines Limited. [12]

Les opérations minières débutent au gisement Grader et se transportent rapidement à ceux de Main et de Cliff. Entre les années 1950 et 1971, l'extraction annuelle de minerai est passée de 150,000 à environ 1,500,000 de tonnes fortes presque totalement expédiées à Sorel (où l'on transforme le minerai) via Havre-Saint-Pierre. [13] (Tableau 9).

---

9. Brisson, 1952, pp. 59-66.
10. Cette compagnie y avait acquis entre les années 1941-46, plusieurs claims possédés par des particuliers.
11. Version française: Fer et Titane du Québec Inc.
12. F.T.Q. est possédée aux deux-tiers par Kennecott Copper Corporation qui pourvoit aux opérations minières et un tiers par The New Jersey Zinc Corporation dont le rôle est de s'occuper des procédés métallurgiques nécessaires à la transformation du minerai.
13. La compagnie possède ses propres installations portuaires à Havre-Saint-Pierre. Nous référons le lecteur à la deuxième partie du travail pour cet aspect de la question.

TABLEAU 9

Lac Allard: ilménite extraite par la société Fer et Titane du Québec, 1950-71

Années	Production
	tonnes fortes
1950	151,928
1951	391,913
1952	278,265
1953	278,282
1954	308,974
1955	449,403
1956	636,653
1957	867,270
1958	408,465
1959	684,354
1960	1,041,602
1961	1,261,728
1962	860,524
1963	803,839
1964	1,362,282
1965	1,426,723
1966	1,010,055
1967	1,092,040
1968	1,232,000
1969	1,381,000
1970	1,500,000
1971	1,587,041

Source: Données extraites de L'industrie minéralière canadienne, Ministère des Mines et Relevés techniques, Ottawa

La mine du lac Allard affecte la forme d'un fer à cheval orné de 5 gradins dont les dimensions totales sont de 1,800 (554 m) par 1,600 pieds (492 m). Le minerai est extrait à ciel ouvert selon les méthodes ordinaires. Pendant la saison de travail (l'été), le dynamitage se fait généralement une fois par semaine à raison de 30,000 à 100,000 tonnes fortes, le degré de fragmentation requérant habituellement peu de dynamitage local. Des camions Euclid transportent le minerai aux concasseurs. [14]

Broyée, l'ilménite est acheminée jusqu'à Havre-Saint-Pierre, 27 milles (43 km) au sud, par chemin de fer. Le trajet dure environ une heure et quart. Les premiers dix milles de voie (à partir de Havre-Saint-Pierre) traversent une plaine basse et marécageuse où les ingénieurs livrèrent bataille à des sols mouvants dont l'épaisseur peut atteindre 90 pieds (27.8 m). (Figure 9). L'autre partie de la voie fut taillée à même le roc et, pour compléter ce tronçon, il a fallu remplir des ravins, percer des tunnels et construire des ponts, le plus important étant celui de la rivière Romaine (240 m) qui, d'ailleurs, a prêté son nom à la compagnie exploitant ce chemin de fer: La Romaine River Railroad Company Limited. (Photo 7).

On ne fait aucune transformation à Havre-Saint-Pierre et le minerai est presque entièrement expédié vers l'usine de concentration de la compagnie à Sorel.

2 - Le lac Knob: première grande réalisation dans la péninsule

Les gisements minéralifères du lac Knob (Schefferville) se situent

---

14. Guimond, 1964, pp. 41-3.

Fer et Titane du Québec

Photo 7 - Vue aérienne du pont de la Romaine, traversé par un train de minerai. A remarquer, la plaine marécageuse de l'arrière-plan, surplombéepar les contreforts amoindris du plateau intérieur.

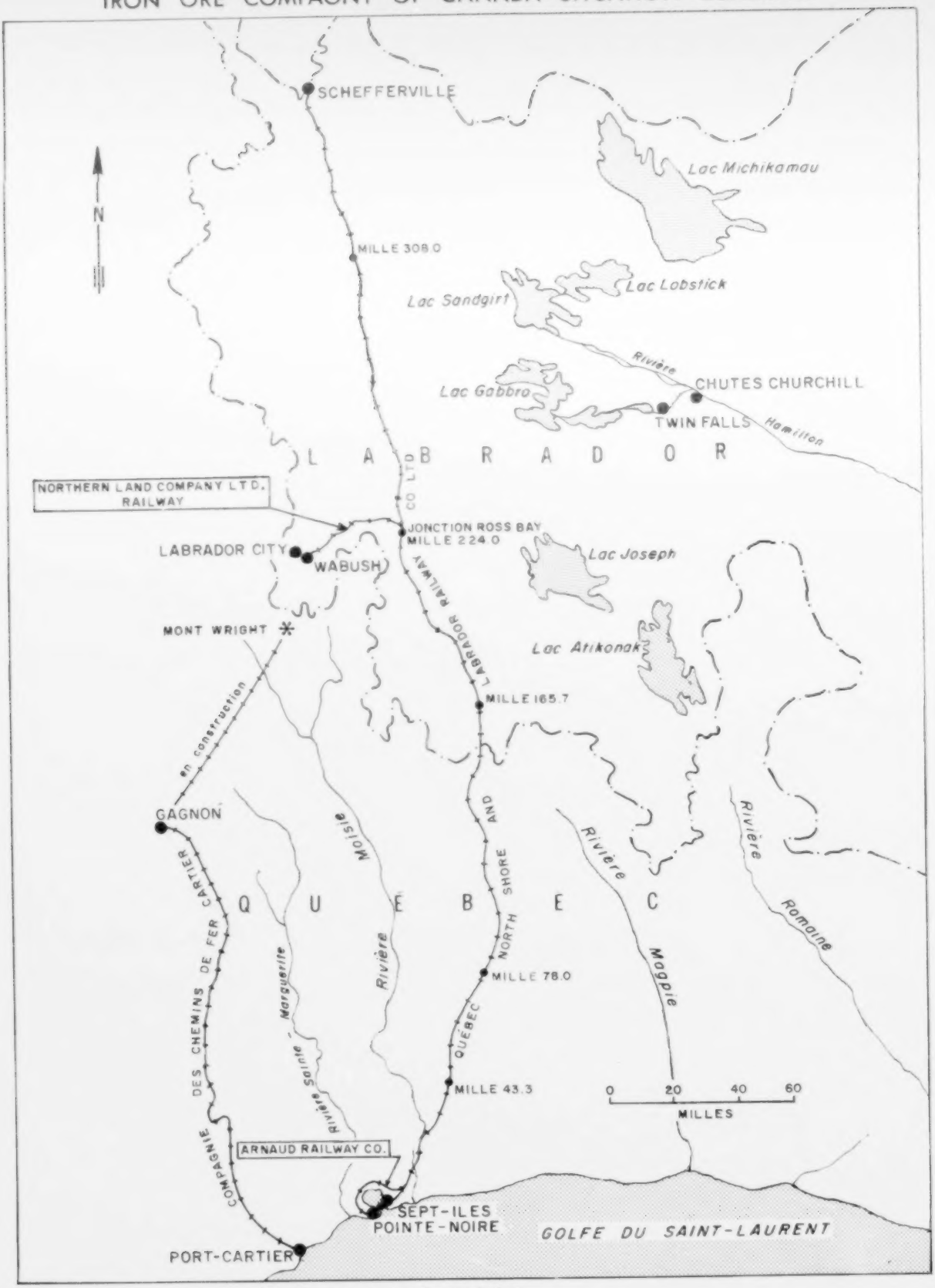
au coeur de la péninsule Québec - Labrador à environ 360 milles (650 km) au nord de Sept-Iles. Ils chevauchent la frontière Québec - Terre-Neuve, le fossé du Labrador étant indifférent à ce problème. (Figure 10).

Ce secteur renferme une quarantaine de gisements de fer à haute teneur (54-55%) constitués principalement de limonite, de goethite et d'hématite, de même que plusieurs autres gisements dont on ne connaît pas les dimensions exactes.

Au début de 1954, lorsque l'Iron Ore Company of Canada y commença ses opérations, les réserves étaient estimées à 420,000,000 de tonnes fortes. Depuis cette époque, la compagnie y a extrait en moyenne 7,000,000 à 10,000,000 de tonnes fortes par année dont 50 à 70% à partir

FIGURE 10

IRON ORE COMPAGNY OF CANADA: SITUATION GÉNÉRALE



Dressée par J. Harvey d'après une carte de l'I.O.C.C.

du territoire québécois.

Bien que les opérations minières soient relativement récentes dans cette région, c'est le géologue A.P. Low (1861-1942) qui, le premier, avait reconnu au cours de ses "odyssées" trans-péninsulaires du siècle dernier (1892-95), les formations ferrifères du géosynclinal labradorien, confirmées d'ailleurs dans les années subséquentes par des prospecteurs isolés. [15]

En 1929, les géologues W.F. James et J.E. Gill dirigent une expédition dans cette région pour le compte de New Quebec Company et grâce à l'avion, nouvel instrument de prospection, Gill découvre dans la partie terreneuvienne de la péninsule, les gisements du lac Ruth. (Figure 11). Deux ans plus tard, soit en 1933, ce dernier dirige une autre expédition qui l'amène dans la région du lac Wabush. [16]

L'année suivante, une nouvelle société d'exploration minière, la Labrador Mining and Exploration Company Limited (mieux connue sous le nom de LAMEX ou L.E.M.) [17] obtient du gouvernement terreneuvien une concession minière de 20,000 milles carrés (51,780 km^2) au Labrador. J.A. Retty (1904-61) est nommé géologue en chef de la compagnie et au cours des quatre saisons suivantes, y poursuit d'intenses recherches avec comme base principale, le lac Sandgirt. [18] Au début de la Seconde guerre mondiale

---

15. Caron, 1965.
16. Dennis, 1955, p. 40.
17. Formée en 1936, cette compagnie était contrôlée par Hollinger Consolidated Gold Mines Limited et Hanna Coal and Ore Corporation. Voir à ce sujet Biays, 1964, p. 416.
18. Dennis, 1955, p. 40.

(1939), six gisements importants avaient été localisés.

En 1942-43, la compagnie Hollinger Consolidated Gold Mines acquiert le contrôle de Labrador Mining and Exploration Company et, sur les conseils de J.A. Retty, obtient, sous licence du Québec, les droits exclusifs de prospection sur un territoire de 3,900 milles carrés (10,091 km^2) adjacent à celui de LAMEX mais du côté québécois de la frontière. [19] Une nouvelle société, Hollinger North Shore Exploration Company Limited, créée par Hollinger Consolidated Gold Mines, est formée pour explorer cette concession. [20] A la fin de 1942, M.A. Hanna Company obtient le contrôle des deux organismes d'explorations (Labrador Mining et Hollinger North Shore) et au cours des années 1943-44, toujours sous la direction de J.A. Retty, douze gisements minéralifères sont cartographiés c'est-à-dire un potentiel d'environ 160,000,000 de tonnes fortes. Quatre ans plus tard (1948), on avait localisé dans la région de Schefferville des réserves dépassant 400,000,000 de tonnes fortes de minerai de fer. En 1949, un groupe de compagnies sidérurgiques américano-canadiennes fondent (au Delaware) l'Iron Ore Company of Canada Limited dans le but d'exploiter ces gisements. [21]

---

19. Cette concession était détenue par Mackay's Labrador Company.
20. Les fonds nécessaires pour les opérations sont fournis par Hollinger Consolidated Gold Mines et M.A. Hanna Company (Cleveland, Ohio) dont la participation est mineure.
21. I.O.C.C. est contrôlée par un consortium de deux compagnies canadiennes: Hollinger Consolidated Gold Mines Limited et Labrador Mining and Exploration Company Limited et huit compagnies américaines: M.A. Hanna Company (une compagnie de minerai de fer), Armco Steel Corporation, Bethleem Steel Corporation, National Steel Corporation, Republic Steel Corporation, Wheeling Steel Corporation (des compagnies métallurgiques) et The Youngston Sheet and Tube Company. Aux apports monétaires de ces compagnies associées, viennent s'ajouter $145,000,000 que 19 compagnies d'assurances américaines et canadiennes s'engagèrent à prêter.

Au cours de ces années d'explorations et de découvertes, plus de 15,000 milles carrés (38,835 km^2) de territoire furent cartographiés, 40,000 photographies aériennes prises, examinées et classifiées, cinquante équipes de géologues d'au moins deux hommes avaient été sur le terrain depuis 1942 et plus d'un quart de million de pieds de forage (drilling) percés; le tout complété en 1950 par environ dix millions de dollars.

Jusqu'à maintenant, on y a exploré et délimité 43 gisements de fer distincts renfermant un à cinquante millions de tonnes fortes chacun. Une dizaine cependant ont été amenés au niveau de l'exploitation soit pour le Québec, les mines de Gagnon, French, Ferriman, Burnt Creek et Star Creek; et pour le Labrador, les mines du lac Ruth, de Gill, Wishart, Retty et Redmont. (Figure 11).

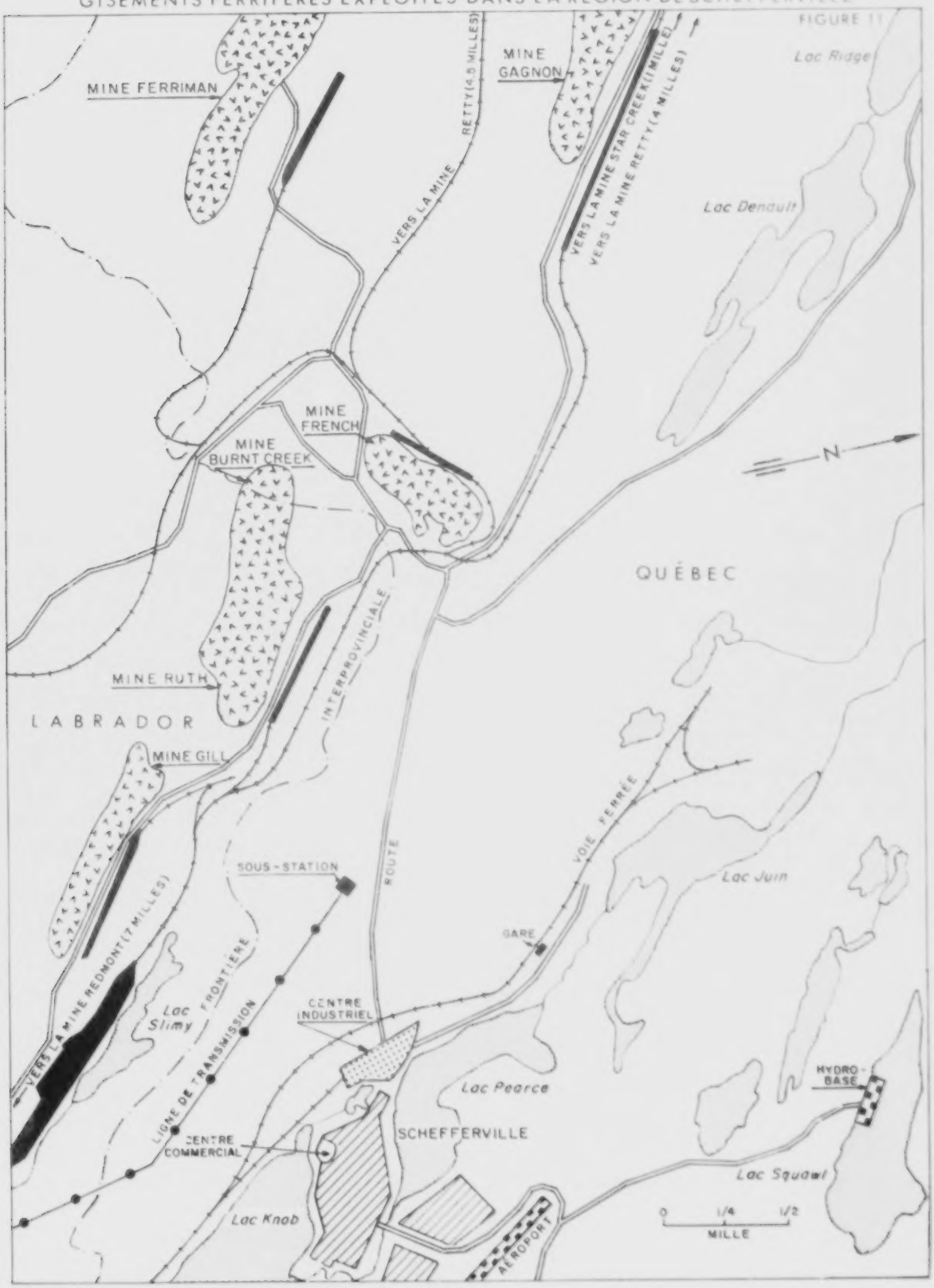
L'extraction est relativement simple et se fait à ciel ouvert au moyen de gros engins de terrassement. (Photo 8). D'ordinaire très tendre, le minerai s'effrite facilement sous la force des explosifs. Des pelles électriques de 6 et 8 verges cubes (environ 15 tonnes) emplissent en deux ou trois "gueulées" de lourds camions (Euclid) de 35 tonnes toutes les 3 ou 4 minutes. Mille pieds de parcours et le monstre décharge son fardeau dans un chargeur où un tapis roulant amène le minerai au concasseur qui le réduit en morceaux de moins de deux pouces après quoi il est versé directement dans les wagons.[22] La saison d'extraction dure de 180 à 200 jours entre mai et octobre. Il n'y a pas d'extraction en hiver comme c'est le cas au lac Jeannine. La production moyenne quotidienne dépend des besoins annuels mais, si la chose est nécessaire, 100,000 tonnes fortes de minerai peuvent être minées en 24 heures.[23]

---

22. Journeaux et Taillefer, 1957, p. 47
23. Documentation fournie par l'Iron Ore Company of Canada.

IRON ORE COMPANY OF CANADA : LOCALISATION GÉNÉRALE DES PRINCIPAUX GISEMENTS FERRIFÈRES EXPLOITÉS DANS LA REGION DE SCHEFFERVILLE

FIGURE 11



Dressée par J. Harvey d'après une carte de l'I.O.C.C.

Iron Ore Company

Photo 8 - Mine Redmont près de Schefferville (Labrador).
Extraction à ciel ouvert par la méthode de gradins et transport par camions Euclid.

Le minerai est transporté à Sept-Iles par voie ferrée. La construction de ce chemin de fer fut un véritable défi tant sur le plan du génie que celui de la durée de la construction. Trois cent cinquante-six milles de voies, posées dans un pays franchement inhospitalier où les obstacles climatiques et terrestres étaient de taille, s'avéra l'une des grandes réalisations de ce projet. Le premier contrat fut adjugé en septembre 1950 et, le 13 février 1954, M. Jules Timmins de l'I.O.C.C. enfonça à Schefferville le crampon d'or symbolique. En juillet de la même année, les premiers trains de minerai atteignaient Sept-Iles.

Les premiers relevés aériens furent faits au cours des années 1945-46 et dès 1948, le tracé était définitivement établi. Entre-temps, la Hollinger Consolidated Gold Mines avait incorporé, en 1947, la Quebec North Shore and Labrador Railway Company - un voiturier public soumis à la juridiction de la Commission des transports du Canada - pour s'occuper de toutes les opérations concernant le transport ferroviaire. [24]

Le tracé de la voie part de Sept-Iles au niveau de la mer, atteint son élévation maximale à 2,066 pieds (635 m) au Mille 150 pour retomber à une élévation moyenne de 1,700 pieds (523 m) sur le reste du parcours. Au Mille 12 et au Mille 65 se trouvent des tunnels longs respectivement de 2,200 pieds (676 m) et 1,050 pieds (323 m). Dix-sept ponts enjambent vallées et rivières dont le plus important, celui de la rivière Moisie, est à une hauteur de 155 pieds (47 m). (Photo 9). La ligne comporte 29 voies d'évitement, toutes équipées d'aiguilles mécaniques et situées à environ 13 milles (20km) les unes des autres. [25] Dans l'ensemble, cet oeuvre d'art a nécessité le déplacement de plus de 2,000,000 de verges cubes de roc, 2,500,000 verges cubes de remplissage et plus de 15,000,000 de verges cubes de matériel de terrassement. [26]

---

24. Retty, 1948, pp. 4-5.
25. Hamelin, 1953, p. 6.
26. Dennis, 1955, p. 53.

Iron Ore Company

Photo 9 - Q.N.S.& L. Railway. Pont de la Moisie au Mille 12. Relief glaciaire accidenté avec gorges profondes.

Le matériel roulant renferme quelque 100 locomotives diésel-électriques de 1750 chevaux-vapeur, 3,000 wagons à minerai découverts et à fonds fixes de 85 tonnes chacun et 600 wagons divers pour les voyageurs, le fret et l'entretien. Les convois sont parmi les plus lourds du monde. Ils comprennent 125 wagons par train tirés par 4 locomotives et le poids du convoi varie entre 13,500 et 15,000 tonnes selon le type de minerai. L'été, sept à huit trains par jour circulent dans les deux sens quoique les trains de boulettes circulent à l'année longue. [27] La durée du trajet est d'environ 14 heures à la vitesse moyenne de 26 milles à l'heure.

---

27. Les trains de minerai concentré ou boulettes ne viennent pas de Sept-Iles mais du lac Carol situé près du lac Wabush.

3 - Le lac Carol: un développement récent

Tout près du lac Wabush, plus précisément au lac Carol, l'I.O.C.C. exploite des gisements miniers qui, s'ils ne possèdent pas la haute teneur ferrugineuse de ceux du lac Knob, n'en renferment pas moins des réserves énormes qui se situent aux alentours du milliard de tonnes fortes.[28] L'exploitation est desservie par la ville de Labrador City, située à la pointe méridionale du lac Wabush et par un embranchement du Quebec North Shore and Labrador Railway, long de 40 milles (64 km).[29] (Figure 10).

Les dix principaux gisements forment une chaîne de collines surplombant de 500 à 1,000 pieds (153 à 306 m) les lacs environnants. On y trouve surtout de la magnétite (Fe_3O_4) et de l'hématite spéculaire (Fe_2O_3) avec une teneur moyenne de 37% de fer à l'état brut (54-55% à Schefferville).[30]

Dès 1949, l'I.O.C.C. avait effectué des explorations géologiques dans cette région mais les travaux ne commencèrent pas avant 1958. Pendant les années 1959 et 1960, on installe une usine-pilote bientôt suivie en 1961 d'un concentrateur. Les installations d'extraction, de concassage, le bureau et les ateliers d'entretien, entrent graduellement en opération entre 1960 et 1962. A la fin de 1961, on construit une usine de

---

28. D'après l'Iron Ore Company of Canada.
29. Ce raccordement, situé à l'ouest du Mille 224 du Q.N.S. & L. Railway, fut complété en 1960 par Wabush Railway Company et financé conjointement par Iron Ore Company of Canada et Wabush Mines.
30. D'après l'Iron Ore Company of Canada.

boulettage adjacente au concentrateur pouvant traiter 5.5 millions de tonnes fortes de concentrés qui entre en fonction au cours du premier semestre de 1963. En mars 1966, mise en oeuvre d'une usine de séparation magnétique pour recueillir la magnétite des résidus en spirale. A l'automne 1965, on décide d'accroître le rendement de la division Carol en vue de produire 10,500,000 de tonnes fortes de concentrés par an à 66% de fer qui seront transformées en 10,000,000 de tonnes fortes de boulettes. Ces agrandissements [31] fonctionnent à plein rendement depuis 1967. On estime leur coût à plus de $18 millions contre $130 millions pour l'ensemble du projet Carol y compris l'édification de Labrador City. En 1971, l'Iron Ore entreprenait un autre investissement de $150 millions à son concentrateur de Labrador City qui en portera la capacité annuelle de 10 à 23 millions de tonnes fortes. Le tout devrait être complété pour la fin de 1973.

Deux gisements sont exploités: celui de Smallwood [32] (400 millions de tonnes fortes) et celui de Humphrey (110 millions de tonnes fortes). Le minerai est extrait par front de taille de 45 pieds au moyen de foreuses thermiques et rotatives car il est très dur (à l'opposé de Schefferville). Environ 350,000 tonnes fortes de minerai sont ébranlées à chaque tir. Des camions de 100 tonnes chargés par des pelles électriques de 10 verges cubes amènent le minerai à une trémie de chargement d'une capacité régulatrice de 12,000 tonnes d'où il est déversé dans des wagons de 90 tonnes. Quatre trains circulent constamment entre la mine et

---

31. C'est-à-dire deux broyeurs Aerofall de 21 pieds, trois lignes de spirales pour matériaux grossiers, l'agrandissement de l'usine de séparation magnétique, deux fours de durcissement d'une capacité de 2 millions de tonnes fortes par an, cinq broyeurs à boulettes de 3,500 chevaux-vapeur et deux tambours de boulettes dans l'usine.
32. Nommé en l'honneur de J.E. Smallwood, ex-premier ministre de Terre-Neuve.

le concasseur (5.8 milles). [33] Le minerai est alors réduit à la taille maximale de 6 pouces par un concasseur giratoire, puis circule dans six autobroyeurs Aerofall de 21 pouces de diamètre qui réduit la roche déjà fragmentée à des dimensions telles que presque tous les grains de minerai de fer sont séparés des rebuts. La concentration se fait par spirales Humphrey et les résidus grossiers sont pompés jusqu'à l'usine de séparation magnétique. Le concentré final est expédié tel quel sur le marché ou il passe par le stade final dit "boulettage" [34] où il est rebroyé, filtré, arrondi et durci avant d'être expédié. Depuis 1970, l'usine de boulettage est la propriété de l'Iron Ore Company (auparavant opérée par Carol Pellet Company).

4 - Le lac Wabush: dernier-né du secteur minier

Au lac Wabush, à proximité de Labrador City, Wabush Mines exploite depuis 1961 un gisement semblable à celui du lac Carol, renfermant surtout de l'hématique spéculaire et de la magnétite avec une teneur moyenne de 36 à 38% de fer. Nous sommes ici dans l'extrême sud du fossé du Labrador, la partie la plus métamorphisée (sous-province de Normanville). Une exploration intensive depuis 1949 y avait détecté des réserves ferrugineuses dépassant 1.1 milliard de tonnes fortes. A partir de 1961, plus de $300 millions furent investis par Wabush Mines pour l'exploitation de ces gisements y compris l'installation d'un concentrateur près de la mine, l'érection d'une ville, Wabush sur les bords du lac Wabush, 38 milles (63 km) de voies ferrées entre la mine et le chemin de fer du Q.N.S. & L.

---

33. Mamen, 1962, p. 51
34. Le boulettage (pelletizing) est l'agglomération du minerai sous forme de petites boules rondes ou boulettes de moins d'un demi-pouce convenant mieux à l'alimentation des hauts-fourneaux.

Railway (conjointement avec l'I.O.C.C.), une autre voie ferrée contournant la baie de Sept-Iles jusqu'à Pointe-Noire, ainsi qu'une usine de boulettage et des facilités portuaires dans ce dernier endroit.

Le 11 mars 1954, la société Canadian Javelin Limited de Terre-Neuve acquiert de la compagnie Newfoundland and Labrador Corporation Limited, [35] les droits exclusifs de prospection sur un territoire de 4,775 milles carrés (12,362 km^2) situé immédiatement au sud et adjacent à celui de l'I.O.C.C. au Labrador. En octobre 1956, la même compagnie conclut un "lease agreement" avec Pickands, Mather & Company (de Cleveland) et The Steel Company of Canada Limited (STELCO) pour un terrain minier de 5.6 milles carrés (15.2 km^2) au lac Wabush (environ 40% du gisement) situé à environ 200 milles (333 km) au nord de Sept-Iles. En juin de l'année suivante, on signe une nouvelle entente pour l'autre partie du gisement et, au cours de la même année (1957), naît la compagnie Wabush Iron Company Limited, chargée d'explorer et de développer ce territoire. [36] Quatre ans plus tard, le premier novembre 1961, est créé Wabush Mines,

---

35. Cette société détient une concession de 24,000 milles carrés (62,136 km^2) au Labrador.
36. Les participants sont: The Youngston Sheet and Tube Company, Inland Steel Company, Pittsburg Steel Company, Interlake Iron Corporation, des sociétés métallurgiques américaines: Societa Finanziara Siderurgica Finsinder per Azione of Italy et Pickands, Mather & Company de Cleveland.

exploitant actuel de ces gisements miniers. [37] Aussitôt, sont émis les premiers contrats qui devaient lui permettre d'extraire en 1965 approximativement 16,000,000 de tonnes fortes de minerai brut, principalement de l'hématique spéculaire. En janvier de la même année, les premier wagons de minerai quittent le lac Wabush pour la nouvelle usine de boulettage [38] de Pointe-Noire qui, le 10 juillet, entrait en activité (inaugurée officiellement par Monsieur Jean Lesage, alors premier ministre du Québec).

Wabush Mines comprend maintenant deux divisions: l'une Wabush Mines-Scully Mine, s'occupe des opérations minières et l'autre, Wabush Mines-Pointe-Noire (autrefois Arnaud Pellet), opère l'usine de boulettage de Pointe-Noire et les facilités portuaires.

Les activités minières sont localisées à la mine Scully [39] où deux gisements sont exploités: [40] celui de l'ouest, situé à 2 milles du concas-

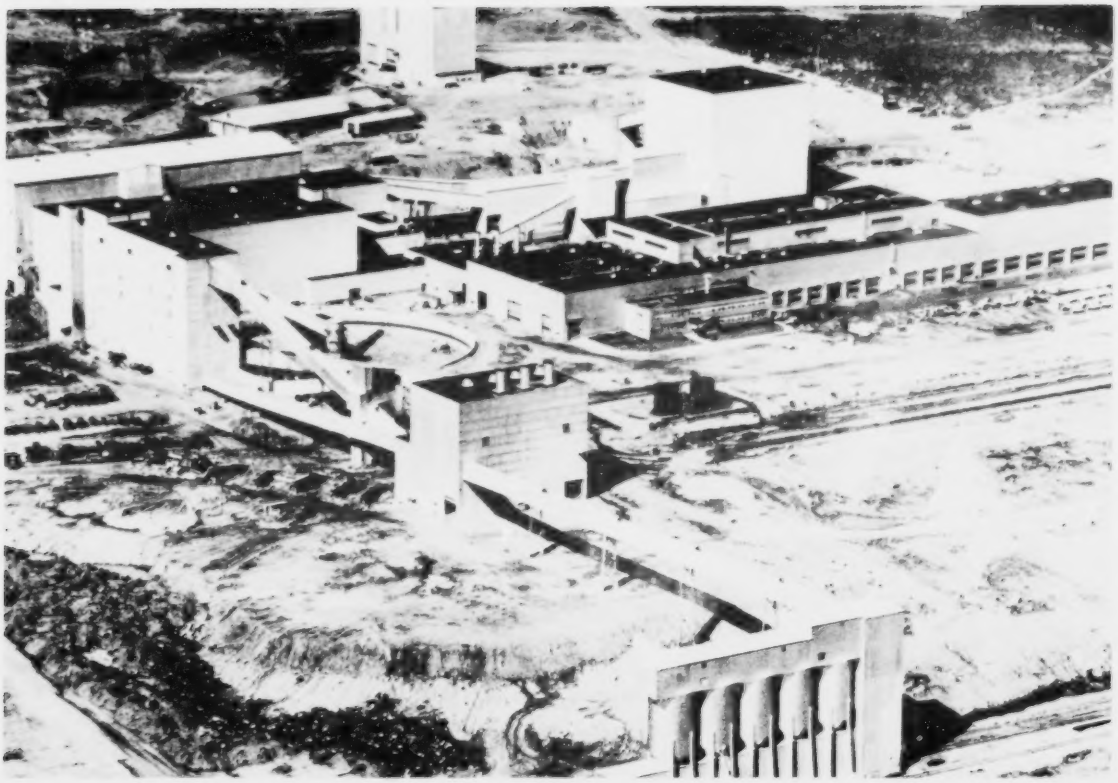
---

37. Wabush Mines fut organisée par Wabush Iron Company Limited, The Steel Company of Canada Limited, Dominion Foundries and Steel Limited, Mannesmann Canadian Iron Ore Ltd. et Hoesch Iron Ore Limited, ces deux dernières étant des filiales canadiennes de compagnies métallurgiques de l'Allemagne de l'Ouest. Par la suite, ces deux compagnies allemandes cédèrent leurs intérêts aux autres partenaires de Wabush Mines le premier janvier 1967 ayant de nouvelles sources d'approvisionnement en minerai de fer. Les actuels participants sont pour le Canada: The Steel Company of Canada Limited et Dominion Foundries and Steel Limited; pour les Etats-Unis: The Youngston Sheet and Tube Company, Interlake Steel Corporation, Inland Steel Company, Pittsburg Steel Company et Pickands, Mather & Company (agents administrateurs) et, pour l'Italie: Finsinder, un groupe de compagnies métallurgiques italiennes.
38. Le contrat pour l'usine de boulettage de Pointe-Noire fut donné au cours de l'année 1963. Elle devait produire au départ 4,900,000 tonnes fortes de concentrés mais fut portée à 6,000,000 de tonnes fortes en 1968.
39. Nommé ainsi en l'honneur de V.W. Scully, ex-président de STELCO, le principal participant.
40. Wabush Mines possède d'autres gisements de fer: (1) 3.5 milles carrés dans la région du mont Wabush et (2) 5.9 milles carrés dans la région du lac Knoll, les deux gisements étant sous bail par la compagnie Knoll Lake Minerals.

Wabush Mines

Photo 10 - Mine Scully au voisinage du lac Wabush (Labrador) Extraction du minerai à ciel ouvert par la méthode de gradins. A l'arrière-plan, le plateau intérieur relativement boisé.

seur et celui de l'est, à un demi-mille. Le tout a un mille de large, trois milles et demi de long avec 700 pieds (215 m) de profondeur. (Photo 10). L'extraction se fait à ciel ouvert par la méthode de foreuses rotatives, de pelles électriques de 7 à 8 verges cubes et de camions de 24 à 50 tonnes. Transporté aux concasseurs giratoires, le minerai passe dans des moulins à broyage autogène où il est réduit à la taille de 20 mailles. On le concentre ensuite par spirales et par séparateurs magnétiques et enfin, il est séché et nettoyé par des séparateurs à haute tension (58). (Photo 11). Le concentré final (66% de fer) est transporté par chemin de fer à l'usine de boulettage de Pointe-Noire. Depuis 1965, on a expédié à partir du port de Pointe-Noire 21,644,000 tonnes de minerai



Wabush Mines

Photo 11 - Vue aérienne de l'usine de concentration de Wabush Mines à la mine Scully près du lac Wabush (Labrador).

de fer (1971). Un raccordement de 38 milles (63 km) relie la mine Scully au chemin de fer du Quebec North Shore and Labrador Railway (la jonction se fait à Ross Bay au Mille 224).[41] (Figure 10). La Northern Land Company Ltd., une filiale à part entière du groupe Wabush, opère ce chemin de fer, complété dès 1960.

5 - Le lac Jeannine: une exploitation majeure

A l'extrême sud-ouest du fossé labradorien dans la sous-province de Normanville, une autre grande entreprise minière, Quebec Cartier Mining,

---

41. A partir du Mille 224, on utilise le chemin de fer du Q.N.S. & L.R. jusqu'à l'embranchement de Pointe-Noire près de Sept-Iles.

exploite des gisements minéralifères de même type que ceux des lacs Carol et Wabush, environ cent milles (166 km) au nord-est. Ils s'étendent du lac Jeannine (Canton de Conan), [42] quelque 190 milles (316 km) au nord de Port-Cartier, jusqu'au mont Wright, 88 milles (146 km) au nord-est de ce lac, incluant les gisements du mont Reed (12 milles au nord de Gagnon). (Figure 12).

L'hématite spéculaire et la magnétite sont les principales composantes du minerai dont la teneur en fer se situe aux alentours de 30%. Les gisements du lac Jeannine, de Fire Lake (50 milles aériens au nord-est du lac Jeannine) et du mont Wright renferment surtout de l'hématite spéculaire tandis que ceux de Peppler et du mont Reed, de l'hématite spéculaire, de la magnétite et du quartz. [43] Les réserves globales dépassent aussi le milliard de tonnes fortes.

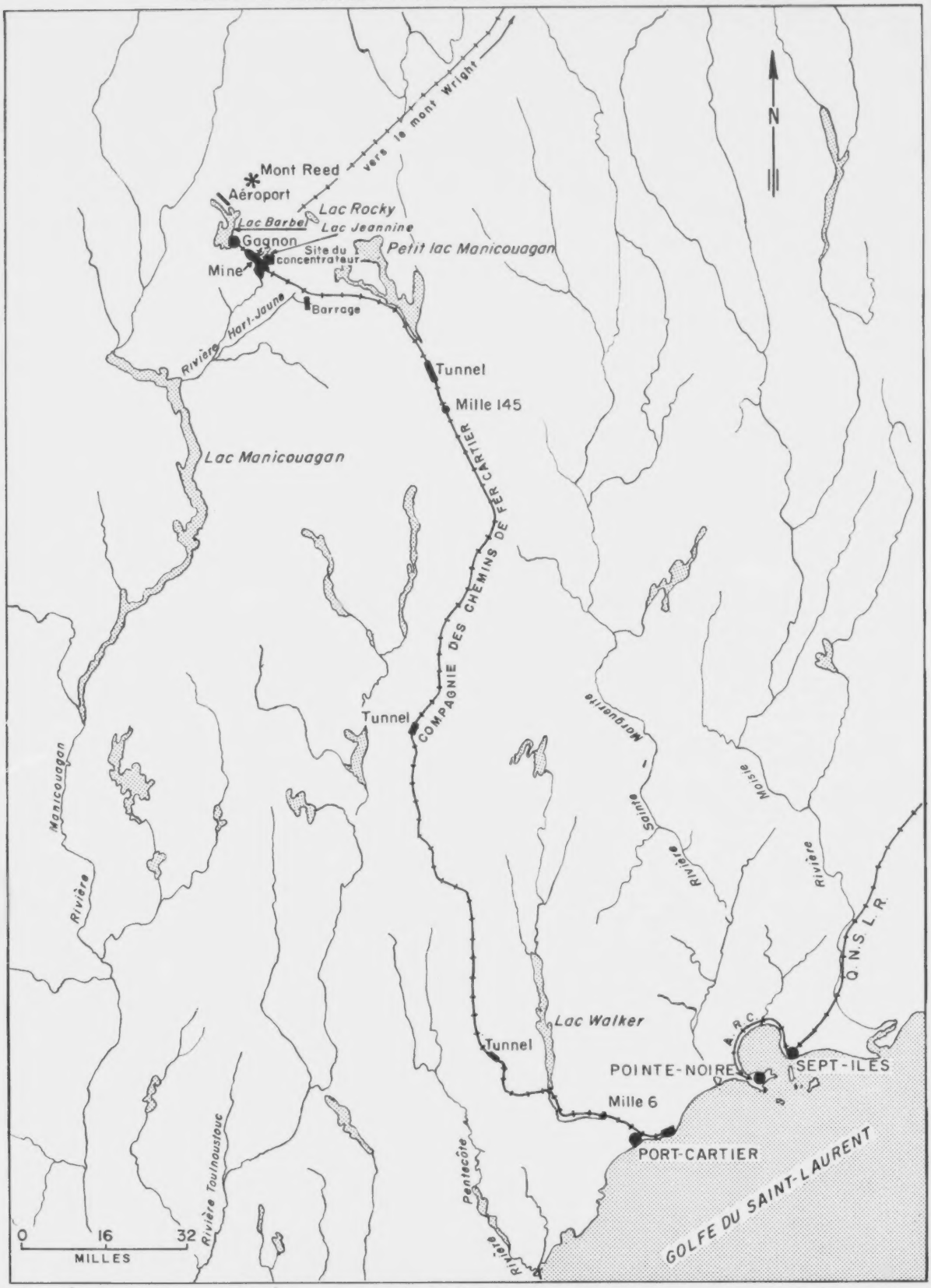
Seul, le gisement du lac Jeannine est passé à la phase de l'exploitation. [44] Ses dimensions sont en longueur 8,000 pieds, en largeur 2,300 pieds et les couches minéralifères peuvent atteindre jusqu'à 1,000 pieds de profondeur. Au moment où furent faits les premiers investissements en 1961, on estimait le potentiel de la mine à quelque 300,000,000 de tonnes fortes.

---

42. Nommé ainsi en l'honneur d'un missionnaire Eudiste de la Côte-Nord.
43. Canada, Department of Energy, Mines and Resources, 1962, p. 62.
44. Il faut tenir compte maintenant de la mise en chantier du mont Wright, et bientôt de Fire Lake au nord de Gagnon.

FIGURE 12

QUÉBEC CARTIER MINING: SITUATION GÉNÉRALE



Dressée par J.Harvey d'après une carte de la Q.C.M.

Depuis 1951, The Cartier Mining Company Limited, une filiale de United Steel Corporation, avait procédé à des explorations intensives dans la section sud-ouest du bassin Québec-Labrador et à l'ouest du lac Matonipi où l'on avait fait piqueter quelque 2,000 claims. Au cours de l'année 1956, des forages très profonds sont exécutés au lac Jeannine afin de déterminer l'extension des gisements d'hématite spéculaire et de magnétite que l'on y avait localisés. L'année suivante, The Cartier Mining Company Limited disparaît et United Steel incorpore, selon les lois du Québec, une nouvelle société, Quebec Cartier Mining Company Limited, dont le but sera d'explorer et de développer les gisements minéralifères de cette région. [45]

L'extraction du minerai a débuté en 1961. L'abattage du minerai se fait à l'année longue par la méthode de ciel ouvert (open-pit) et transporté à l'usine de concassage par camions de 40 tonnes au rythme de 60,000 tonnes par jour. Il est ensuite acheminé par tapis roulant vers le concentrateur construit sur les rives du lac Jeannine où l'on produit quotidiennement 23,000 tonnes fortes de concentrés renfermant 65 à 66% de fer. Ce concentrateur, l'un des plus gros du monde, est en mesure de produire quelque 8,000,000 de tonnes fortes de concentrés ce qui nécessite l'abattage d'environ 20,000,000 de tonnes fortes de minerai brut. (Photo 12).

L'énergie hydro-électrique nécessaire au concentrateur, au chemin de fer et à la ville de Gagnon, provient de la rivière Hart-Jaune, quelque 35 milles (58 km) au sud-ouest du lac Jeannine. La Hart-Jaune Power Com-

---

45. Severson, 1964, pp. 75-78.

Québec Cartier Mining

Photo 12 - Mine du lac Jeannine. Dans la partie supérieure de la photo, le concentrateur, construit sur les rives du lac.

pany - filiale de Quebec Cartier Mining - y a construit des aménagements hydro-électriques totalisant 66,000 chevaux-vapeur. Commencés en 1958, ces derniers produisaient de l'énergie le 15 septembre 1960.[46] (Figure 12).

Le transport des concentrés entre le lac Jeannine et Port-Cartier sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent, où la compagnie possède ses propres installations portuaires, se fait par voie ferrée. (Figure 12). Long au total de 193 milles (321 km), ce chemin de fer a nécessité 17 ponts (880 pieds pour le plus long) et 5 tunnels (le plus long a 1,400 pieds). Le parc ferroviaire comprend une trentaine de locomotives diésels

---

46. Drolet, 1960, p. 36.

de 1,750 et 1,800 chevaux-vapeur, plus de 500 wagons (51,000 livres chacun) à minerai de 100 tonnes semblables à ceux de la Q.N.S. & L. Railway, des wagons de fret ordinaire,des dépanneuses, des grues-locomotives, etc. Les trains de concentrés, composés de 4 locomotives et 125 wagons (16,000 tonnes de traînement dont 12,500 en minerai), font le trajet lac Jeannine - Port-Cartier en neuf heures à raison d'un convoi toutes les onze heures. En direction sud, ils ont la priorité sur les trois ou quatre convois de passagers et de marchandises qui circulent aussi sur cette voie ferrée. Un système de piggy-back, destiné à l'approvisionnement de Gagnon par camions-remorques assemblés à Montréal et livrés par convoi à la gare de triage du concentrateur, fonctionne depuis la fin de 1968. Cela simplifie de beaucoup les problèmesdécoulant de la manutention des marchandises. La Compagnie des Chemins de Fer Cartier (incorporée en 1957) exploite cette voie ferrée. Les travaux de construction avaient débuté en 1957 et le 4 juillet 1961, les premiers wagons de minerai atteignaient le port de Port-Cartier. L'ensemble du projet, y compris la ville de Gagnon et les installations portuaires de Port-Cartier, avaient été estimées à $260,000,000. Elles en ont coûté quelque $280,000,000.

Le 2 septembre 1970, Quebec Cartier Mining annonçait un investissement de $300 millions échelonné entre 1970 et 1974 afin d'exploiter ses gisements de fer situés au mont Wright. [47] La mise en oeuvre du projet implique la création d'une nouvelle ville (Fermont) à environ 15 milles aériens de Wabush, le tout sur le territoire québécois, la prolongation sur une distance de 88 milles (147 km) entre Gagnon et le mont Wright de

---

47. Lemelin, 1970, p. 1.

la ligne de chemin de fer reliant déjà Port-Cartier à la ville de Gagnon, la construction d'une route devant relier l'emplacement de la nouvelle mine et Wabush où existe déjà un aéroport, la construction d'une usine de concentration dont la capacité finale sera de 16,000,000 de tonnes fortes par année et probablement, d'une route entre Gagnon et le mont Wright. Dès le début des travaux, l'entreprise a employé environ 800 travailleurs et la population permanente de Fermont devrait atteindre plus de 4,000 âmes.

Les nombreuses campagnes géologiques effectuées depuis le début du siècle dans la péninsule Québec-Labrador par les divers paliers de gouvernement et par l'entreprise privée, avaient permis de localiser d'importants dépôts ferrugineux à des distances plus ou moins grandes de la rive nord du golfe du Saint-Laurent. Mais, il faudra attendre jusqu'aux années 1950 avant que ces gisements ne soient mis en exploitation par de grandes sociétés américaines à la recherche de nouvelles sources d'approvisionnement pour leurs hauts-fourneaux. Avec des investissements qui dépasseront de beaucoup le milliard de dollars, elles ont crée, dans un secteur relativement restreint, des complexes miniers reconnus parmi les plus importants du genre au monde.

Le premier à voir le jour sera celui du lac Allard aux alentours de 1950, fruit des efforts de la société Fer et Titane du Québec. Ses réserves initiales étaient de l'ordre de 125,000,000 de tonnes fortes dont

à peine 23,500,000 de tonnes ont été extraites depuis le début des opérations. Le complexe le plus important groupe les exploitations du lac Knob (Schefferville) et du lac Carol (Labrador City), respectivement en opération depuis 1954 et 1963. Dans le premier cas, l'Iron Ore y extrait un minerai à haute teneur ferrugineuse; dans le second, un minerai à teneur plutôt basse que l'on enrichit sur place, production entièrement expédiée par voie ferrée à Sept-Iles, autre extrémité du complexe. A proximité du lac Carol, Wabush Mines exploite depuis 1965 au lac Wabush (ville de Wabush), un gisement de type semblable à celui du lac Carol. Une fois concentré, le minerai est expédié à Pointe-Noire par voie ferrée où la compagnie opère une usine de boulettage et des installations portuaires. Enfin, légèrement vers l'ouest, Quebec Cartier Mining extrait dans le secteur du lac Jeannine (ville de Gagnon) un minerai à basse teneur qui, une fois enrichi, est expédié par voie ferrée à Port-Cartier où la compagnie possède aussi ses propres installations portuaires. Il y a une quinzaine d'années, les réserves globales des exploitations minières étaient évaluées à quelque 3.5 milliards de tonnes fortes. Des études récentes montrent cependant qu'il faut plutôt parler d'au moins 5 milliards de tonnes fortes. Même si quelques mines montrent des signes d'épuisements, les réserves demeurent très abondantes.

De nouveaux contrats conclus entre les entreprises minières et les aciéries américaines, japonaises et européennes, vont obliger les premières à hausser considérablement leur niveau de production. Vers 1975, l'Iron Ore devra être en mesure de produire environ 30 millions de tonnes de minerai de fer pour satisfaire à ces ententes.

Par ailleurs, Quebec Cartier Mining vient d'entreprendre l'exploitation du mont Wright où un nouveau complexe minier surgira bientôt. Sa capacité finale est estimée à 16,000,000 de tonnes fortes de concentrés par année; ajoutée à la production décroissante du lac Jeannine, Q.C.M. produira annuellement vers 1975, quelque 20,000,000 de tonnes de concentrés dont l'un des effets sera de doubler les expéditions annuelles de Port-Cartier.

Avec la croissance normale de Wabush Mines et de la société Fer et Titane de Havre-Saint-Pierre, il est probable que la production minière de cette région se situera entre 50 et 60 millions de tonnes par année en 1980.

Grâce à l'exploitation du minerai de fer, la Côte-Nord connaît donc un essor fantastique que l'on ne soupçonnait guère avant les années 1950. Mais, la chose ne va pas sans heurt. La concurrence internationale de plus en plus vive, les nouveaux gisements découverts à travers le monde, les changements rapides dans les modes de transports et aussi la sévérité du climat dans la péninsule, posent de sérieux problèmes aux compagnies minières oeuvrant dans cette région. En dépit de ces difficultés cependant, les projets d'investissements récemment annoncés traduisent certainement l'optimiste des principaux intéressés quant à l'avenir de cette industrie sur la Côte-Nord.

CHAPITRE IV

L'ENERGIE HYDRO-ELECTRIQUE: UN ATOUT MAJEUR POUR LE QUEBEC

Les disponibilités totales en eau du Québec sont considérables. Le seul débit moyen des eaux de surface compte pour environ 540 milliards de gallons par jour. Au taux actuel de consommation, il suffirait largement pour 540 millions d'habitants bien répartis sur le territoire. En réalité, toutes ces eaux ne sont pas vraiment disponibles, faute de réservoirs d'emmagasinement. Sur la Côte-Nord, les pertes sont de l'ordre de 35%.[1] Mais, cette région a l'avantage d'être l'une des mieux fournie au Québec en ce domaine. Les nombreux et puissants cours d'eau qui la découpent eurent tôt fait d'attirer l'attention des spécialistes sur une ressource naturelle de plus en plus rare sur le continent: l'énergie hydro-électrique.

Les études entreprises par le gouvernement du Québec démontrèrent que le potentiel énergétique de la Côte-Nord dépassait 74 milliards de kilowattheures, ce qui la plaçait au second rang derrière le versant Est de la baie James. Après la Seconde guerre mondiale, les besoins en énergie vont forcer l'administration provinciale à entreprendre de nouveaux aménagements susceptibles de répondre à une demande croissante. C'est ainsi qu'en moins de 20 ans, la Côte-Nord sera dotée de deux complexes hydro-électriques: Bersimis et Manicouagan-Outardes, qui

---

1. Demers, 1967, p. 2

en font l'un des plus grands réservoirs hydro-électriques du monde et un exemple du genre.

Sur un autre plan, l'érection de ces vastes chantiers, dans une région très difficile, a permis d'établir des relations continues entre cette partie de l'hinterland et la côte, relations à peu près inexistantes auparavant. La construction de routes, de lignes de transmission et même d'une ville (Labrieville), contribuent à rendre moins sévère un arrière-pays où peu osait s'aventurer.

1 - Une région privilégiée sur le plan hydrographique

Il n'est pas facile d'établir le bilan des ressources hydro-électriques de la Côte-Nord. Certaines études ont été effectuées par l'Hydro-Québec en rapport avec ses ouvrages de la Bersimis, Outardes et Manicouagan mais elles demeurent confidentielles et nous n'avons pu les consulter. Par contre, le ministère des Richesses naturelles (Québec) effectue depuis quelques années des relevés dans ce domaine. Nous tenterons de les exploiter le mieux possible.

Le ministère des Richesses naturelles divise le Québec en 10 régions hydrographiques: les rivières tributaires de la baie des Chaleurs et du golfe du Saint-Laurent au sud du Rocher Percé (01), les rivières tributaires du golfe du Saint-Laurent au nord du Rocher Percé et de la rive sud du Saint-Laurent (02), les rivières du versant sud du Saint-Laurent à l'ouest de Bécancour (03), les rivières du versant de la rivière des Outardes (04), les rivières du versant nord du Saint-Laurent entre la rivière-

re des Outaouais et le Saguenay (05), les rivières du versant du Saguenay (06), les rivières du versant nord du Saint-Laurent à l'est du Saguenay (07), les rivières tributaires de la baie de Hannah et de la baie de Rupert (08), les rivières tributaires des baies James et d'Hudson (09) et les rivières tributaires du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava (10).

La région qui nous intéresse particulièrement est le numéro 07 c'est-à-dire les rivières du versant nord du Saint-Laurent à l'est du Saguenay. On y trouve plus de 69 cours d'eau importants dont la superficie globale des bassins-versants s'étend sur 96,209 milles carrés (249,085 km^2). La très grande majorité (50) a un bassin-versant inférieur à 999 milles carrés (2,586 km^2); 12 (Portneuf, aux Rochers, Sainte-Marguerite, Manitou, Magpie, Saint-Jean, Aguanish, Musquaro, Olomane, Etamamiou, Saint-Augustin, Saint-Paul) un bassin versant entre 1,000 et 4,999 milles carrés (2,599 - 12,942 km^2); 6 (Betsiamites, Outardes, Moisie, Romaine, Natashquan, Petit-Mécatina) entre 5,000 et 9,999 milles carrés (12,945 - 25,887 km^2) et une (Manicouagan) plus de 10,000 milles carrés. (Tableau 10).

Nous n'avons pas de données pour tous ces cours d'eau mais, dans l'ensemble, le ministère des Richesses naturelles a déjà effectué des relevés sur les principaux c'est-à-dire les rivières Portneuf, Sault-aux-Cochons, Betsiamites, aux Outardes, Manicouagan, Sainte-Marguerite, Moisie, Romaine, Magpie, Nabisipi, Aguanish, Natashquan et Petit-Mécatina. Leur longueur s'échelonne entre 60 milles (100 km) et 284 milles (467 km) et la dénivellation entre 520 pieds (160 m) et 2,000 pieds (615 m). Quant au module spécifique, exprimé ici en pied cube seconde au mille carré, il va-

TABLEAU 10

Côte-Nord: superficie des bassins-versants (région hydrographique 07)

Nom	Superficie (m.c.)	Nom	Superficie (m.c.)
Riv. du Moulin à Baude	54	Riv. à la Chaloupe	79
Riv. des Petites Bergeronnes	89	Riv. Sheldrake	599
Riv. des Grandes Bergeronnes	44	Riv. au Tonnerre	268
Riv. des Escoumins	308	Riv. Jupitagon	84
Ruisseau Moreau	10	Riv. Magpie	2,950
Riv. des Petits Escoumins	54	Riv. Saint-Jean	2,160
Riv. du Sault-au-Mouton	178	Riv. Mingan	905
Riv. Portneuf	1,020	Riv. Romaine	5,540
Riv. du Sault-aux-Cochons	785	Riv. à l'Ours	100
Riv. Laval	250	Riv. de la Corneille	216
Riv. Betsiamites (Bersimis)	7,220	Riv. Piashti	149
Riv. de Papinachois	108	Riv. Quetachou	392
Riv. aux Rosiers	71	Riv. Véronique	43
Riv. Ragueneau	40	Riv. Watshishou	411
Riv. aux Outardes	7,360	Petite Rivière Watshishou	157
Riv. Manicouagan	17,700	Riv. Pashashibou	63
Riv. des Anglais	172	Riv. Nabisipi	796
Riv. Franquelin	225	Riv. Aguanish	2,230
Riv. Godbout	608	Riv. Natashquan	6,220
Riv. de la Trinité	217	Riv. Kégaska	283
Petite Rivière de la Trinité	77	Riv. Musquaro	1,400
Riv. Pentecôte	761	Riv. Musquanousse	128
Riv. Riverin	85	Riv. Washicoutai	593
Riv. aux Rochers	1,610	Riv. Olomane	2,100
Riv. Dominique	104	Riv. Coacoachou	164
Riv. Sainte-Marguerite	2,390	Riv. Etamamiou	1,170
Riv. des Rapides	221	Riv. du Petit Mécatina	7,560
Riv. Moisie	7,410	Riv. du Gros Mécatina	383
Riv. Matamec	264	Riv. Saint-Augustin	3,820
Riv. aux-Loups-Marins	76	Riv. Coxipi	641
Riv. Pigou	67	Riv. Checatica	77
Riv. au Bouleau	264	Riv. Napetitpi	482
Riv. du Sault-Plat	33	Riv. Saint-Paul	2,730
Riv. Tortue	306	Ruisseau des Belles Amours	115
Riv. Manitou	1,020		
		Total	96,209

Source: Extrait de Superficies des bassins versants du Québec, Ministère des Richesses naturelles, Québec.

rie de 1.60 à 2.05. [2] (Tableau 11).

Le potentiel énergétique de cette région, établi à partir des cours d'eau que nous venons d'enumerer, s'élève à 74.80 milliards de kilowattheures ce qui place la Côte-Nord au second rang derrière le versant est de la baie James (112.76), celui de la baie d'Ungava enregistrant 73.48 et celui de la baie d'Hudson 23.03. De ce chiffre (74.80), il faut retrancher ceux des rivières Betsiamites (9.14), aux Outardes (11.90) et Manicouagan (24.50), ces cours d'eau étant déjà aménagés; au total, 45.54 milliards de kilowattheures ce qui laisse un potentiel disponible de 29.26 milliards de kilowattheures. C'est donc dire que plus des deux tiers de l'énergie disponible est déjà utilisée. (Tableau 11).

Le principal groupe de rivières est situé sur la Haute-Côte-Nord avec les trois cours d'eau dont nous venons de parler. Sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord, les plus importantes sont la Moisie avec une possibilité de 7.92 milliards de kilowattheures, la Romaine 7.57 et la Natashquan 4.42. Les possibilités des autres cours d'eau demeurent en deçà de 2.77 milliards de kilowattheures, le minimum étant pour la rivière Nabisipi avec 0.37 milliard de kilowattheures. (Figure 13).

2- Des aménagements uniques en Amérique du Nord

Sous l'impulsion de la Seconde guerre mondiale, les besoins crois-

---

2. Par exemple, pour le Petit Mécatina, dont le module spécifique en pi. ^{3}/s. au mille carré est de 1.80, cela représente un module spécifique de 18,200 pi. ^{3}/s.; pour la Manicouagan, avec un module en pi. ^{3}/s. au mille carré de 2.05, 36,100 pi. ^{3}/s.

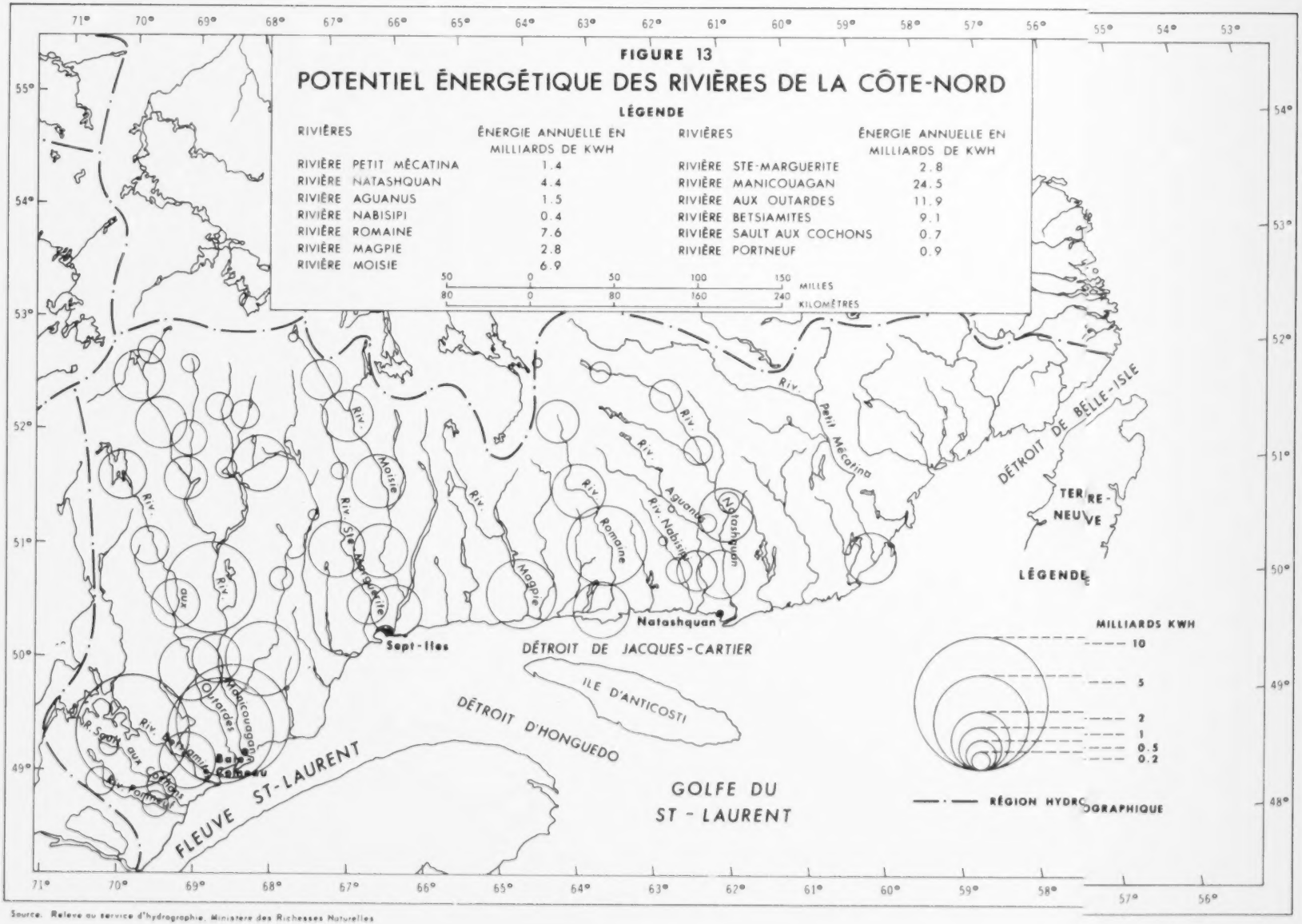
TABLEAU 11

Côte-Nord: caractéristiques des principales rivières (région hydrographique 07)

Rivière	Longueur	Dénivellement	Module spécifique en pi.^{3}/s./m.^{2}	Potentiel énergétique en milliards de kWh
	milles	pieds		
Portneuf	106	1,550	1.60	0.86
Sault-aux-Cochons	78	1,100	1.60	0.69
Betsiamites [3]	109	1,220	1.90	9.14
Aux Outardes [3]	260	1,750	2.05	11.90
Manicouagan [3]	350	1,830	2.05	24.50
Sainte-Marguerite	153	1,333	2.05	2.76
Moisie	276	1,750	2.05	7.92
Magpie	180	2,000	1.75	2.77
Romaine	280	1,670	1.95	7.57
Nabisipi	60	520	1.80	0.37
Aguanish	158	1,900	1.80	1.51
Natashquan	240	1,800	1.80	4.42
Petit Mécatina	280	1,500	1.80	1.39
Total	—	—	—	74.80
Moins rivières aménagées	—	—	—	45.54
Potentiel disponible	—	—	—	29.26

Source: Potentiel énergétique des rivières du nord du Québec, Ministère des Richesses naturelles, Québec.

3. Rivières déjà aménagées.



Source. Relevé au service d'hydrographie, Ministère des Richesses Naturelles

sants d'énergie hydro-électrique forcèrent le gouvernement du Québec à entreprendre de nouveaux aménagements susceptibles de combler la demande. Pour diverses raisons, les projets de Lachine, Beauharnois et Carillon furent abandonnés [3] et l'on se tourna vers la Côte-Nord, l'une des régions les plus susceptibles d'être aménagées. Les études montrèrent qu'il serait facile de contrôler le volume de l'écoulement des eaux et que, même à 400 milles de distance, le coût du cheval-vapeur ($125) serait plus bas que dans les projets avoisinant Montréal. C'est ainsi qu'en moins de vingt ans, deux grands complexes aménagés sur la Bersimis et Manicouagan-Outardes, ont fait de cette région, l'un des plus grands réservoirs hydro-électriques de l'Amérique du Nord avec une puissance installée de 7,330,010 kilowatts. (Figure 14).

a) Le complexe de la Bersimis

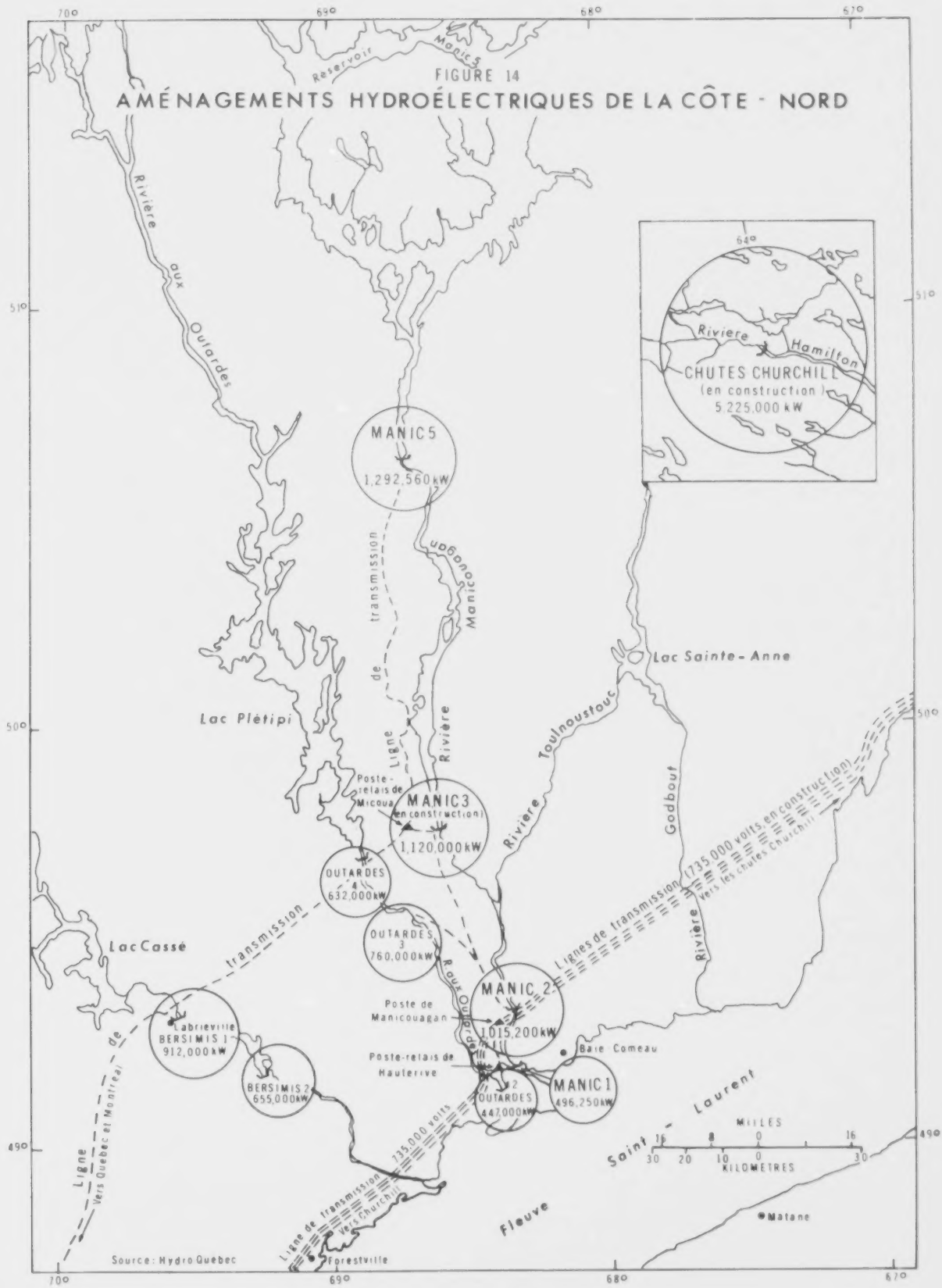
Le bassin hydrographique de la Bersimis [4] se situe entre celui du Saguenay (ouest) et celui de la rivière aux Outardes (est), et son embouchure est à environ 400 milles (667 km) en aval de Montréal. La dénivellation entre le niveau de la mer et le lac Pipmuacan (environ 100 milles en amont) atteint 1,225 pieds (337 m), entrecoupée d'importantes chutes et de rapides. Les aménagements ont une capacité globale de 1,567,000 kilowatts (2,112,000

---

3. A Lachine, il y avait le problème des glaces, particulièrement aigu à cet endroit, et qui signifiait une réduction du débit en hiver au moment où on en avait le plus besoin. Dans le cas de Beauharnois, la glaciation des eaux du canal de prise empêchait d'utiliser les groupes de générateurs à leur plein rendement. A Carillon, les conditions hydrauliques en limitait le potentiel. Aucune retenue n'existant sur la rivière des Outaouais, il était impossible d'emmagasiner suffisamment d'eau derrière le barrage pour assumer une pleine utilisation du débit annuel.
4. Le mot "Bersimis" ou "Betsiamites" de son nom d'origine signifie en langue montagnaise "l'endroit où les lamproies se réunissent".

FIGURE 14

AMÉNAGEMENTS HYDROÉLECTRIQUES DE LA CÔTE - NORD



chevaux). L'aire de drainage s'étend sur 11,070 milles carrés (28,660 km^2) et la production annuelle est de 7.4 milliards de kilowattheures. Sa réalisation s'est échelonnée de 1953 à 1959. (Tableau 12).

Bersimis I

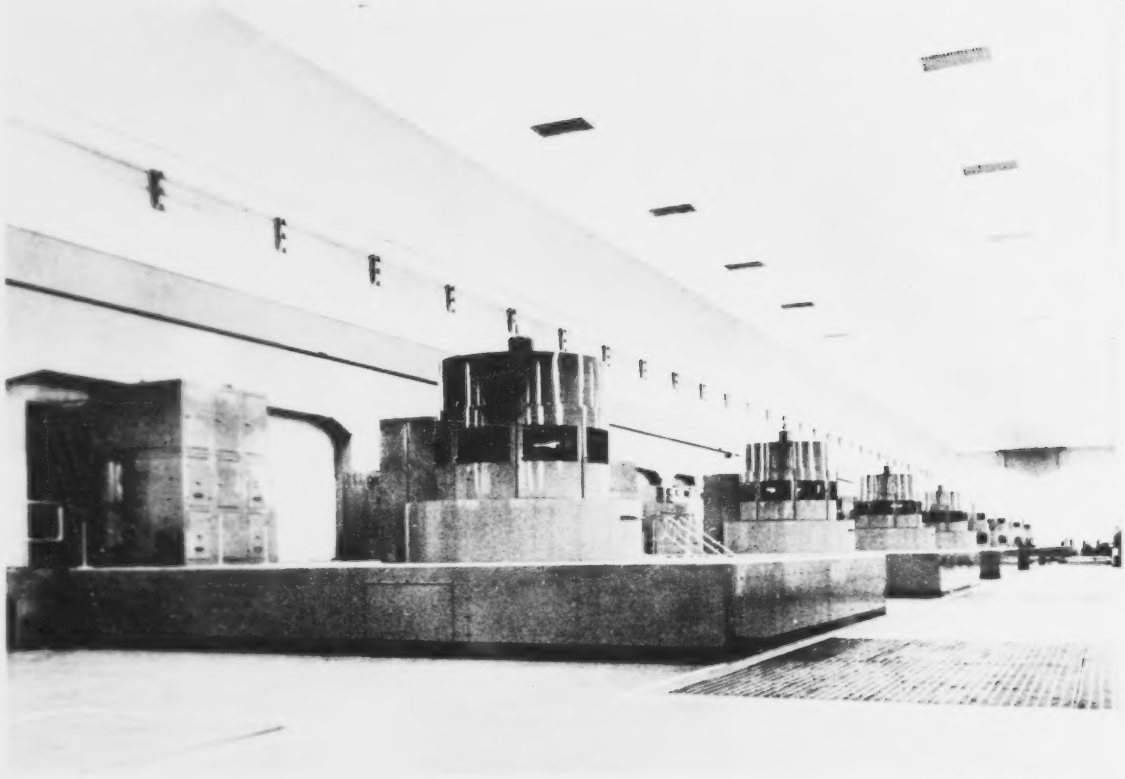
Le barrage Bersimis I est situé à la décharge même du lac Cassé (Figure 14). Ses huit turbines développent 912,000 kilowatts (1,200,000 chevaux) et la superficie du réservoir s'étend sur 290 milles carrés pour une retenue utile de 168 milliards de pieds cubes. (Photo 13). Le barrage principal mesure 200 pieds (61.5 m) de hauteur, 2,210 pieds de longueur et 900 pieds d'épaisseur à la base. [5] (Tableau 12).

Pour procéder aux travaux, on perça un tunnel de dérivation de 1,050 pieds de long, 39 de large et 36 pieds de haut, à une centaine de pieds sous la rivière. Il fut aussi nécessaire de forer un second tunnel sur une distance de 7.5 milles avec un diamètre de 31 pieds, destiné à tirer le maximum de puissance de la chute du lac Cassé. [6]

La caractéristique dominante de la centrale est d'être construite à l'intérieur même de la montagne. On y accède par un tunnel de 270 pieds de long, 36 de large et 30 de haut. La caverne principale mesure 565 pieds de long, 65 pieds de large et 80 de haut. Huit turbines de type Francis d'une puissance de 150,000 chevaux chacune y sont installées. Des lignes de transmissions de 300,000 volts acheminent l'énergie vers Québec

---

5. McNaughton, 1960.
6. Ibid.



Hydro-Québec

Photo 13 - Bersimis I: salle des turbines, chacune développant 1,200,000 HP (chevaux).

et Montréal ainsi que des cables sous-marins vers la Gaspésie. Les travaux préliminaires nécessitèrent la construction d'une route de 88 milles (147 km) à travers la forêt, d'un quai de 700 pieds (215 m) de long à Forestville pour décharger le matériel lourd et les énormes quantités de ciment et la création d'installations capables d'accueillir quelque 5,000 hommes de professions diverses.

En plus de l'aménagement d'une centrale, une ville nouvelle fut créée, Labrieville, destinée à loger le personnel permanent de Bersimis I et de Bersimis II. L'érection de Labrieville marque le premier essai d'humanisation de l'hinterland, le premier "lancer pionnier" [7] dans une région très sévère et d'accès difficile.

---

7. Hamelin, 1964, p. 18.

TABLEAU 12

Complexe hydro-électrique de la Bersimis: principales caractéristiques

	Bersimis I	Bersimis II	Total
Aménagements			
Aire de drainage (m.c.)	5,010	6,060	11,070
Sup. du réservoir (m.c.)	290	-	-
Retenue utile (pi. cu.)	168 milliards	-	-
Débit moyen (pi./cu./sec.)	9,250	11,268	-
Hauteur de chute (pi.)	785	386	-
Nombre de groupe	8	5	13
Turbines			
Puissance (chevaux)	150,000	180,000	330,000
Puissance de la centrale (chevaux)	1,200,000	912,000	2,112,000
Vitesse (tour/min.)	277	163.6	-
Alternateurs			
Puissance de la centrale (kil.)	912,000	655,000	1,567,000
Production annuelle (kil./h.)	4.9 milliards	2.5 milliards	7.4 milliards

Source: Données fournies par l'Hydro-Québec.

Bersimis II

En aval de Labrieville, la rivière reprend son cours normal en direction du Saint-Laurent. De fait, elle est plus régulière qu'autrefois, son débit étant contrôlé par les aménagements de Bersimis I. A une vingtaine de milles de distance, on profite encore une fois d'une dénivellation de 730 pieds (114 m). L'eau est à nouveau endiguée et dirigée dans une galerie - beaucoup mois longue - où elle alimente cinq turbines (type Francis) pour une production de 655,000 kilowatts (912,000 chevaux). (Tableau 12).

A cause du site, on y a érigé un barrage-poids en béton destiné à retenir l'eau au niveau du canal de fuite de Bersimis I et à créer un nouveau réservoir assurant une hauteur de chute de 386 pieds. Le barrage lui-même s'élève à 276 pieds au-dessus du lit de la rivière, mesure 2,100 pieds de long, 310 d'épaisseur à la base et 14 au sommet. Deux autres barrages, imperméabilisés avec de l'argile, ont été construits de façon à bloquer le passage des eaux endiguées vers deux vallées adjacentes. L'aire de drainage s'étend sur 6,060 milles carrés et le débit moyen en aval du barrage principal est de 11,268 pieds cubes secondes. Au total, 2.5 milliards de kilowattheures y sont produits annuellement. (Tableau 12).

Contrairement à Bersimis I, la centrale de Bersimis II est installée à ciel ouvert sur la rive gauche. Construite de panneaux préfabriqués d'aluminium, elle comprend un poste de commande et une salle d'assemblage où les équipes d'entretien peuvent réparer les énormes appareils.

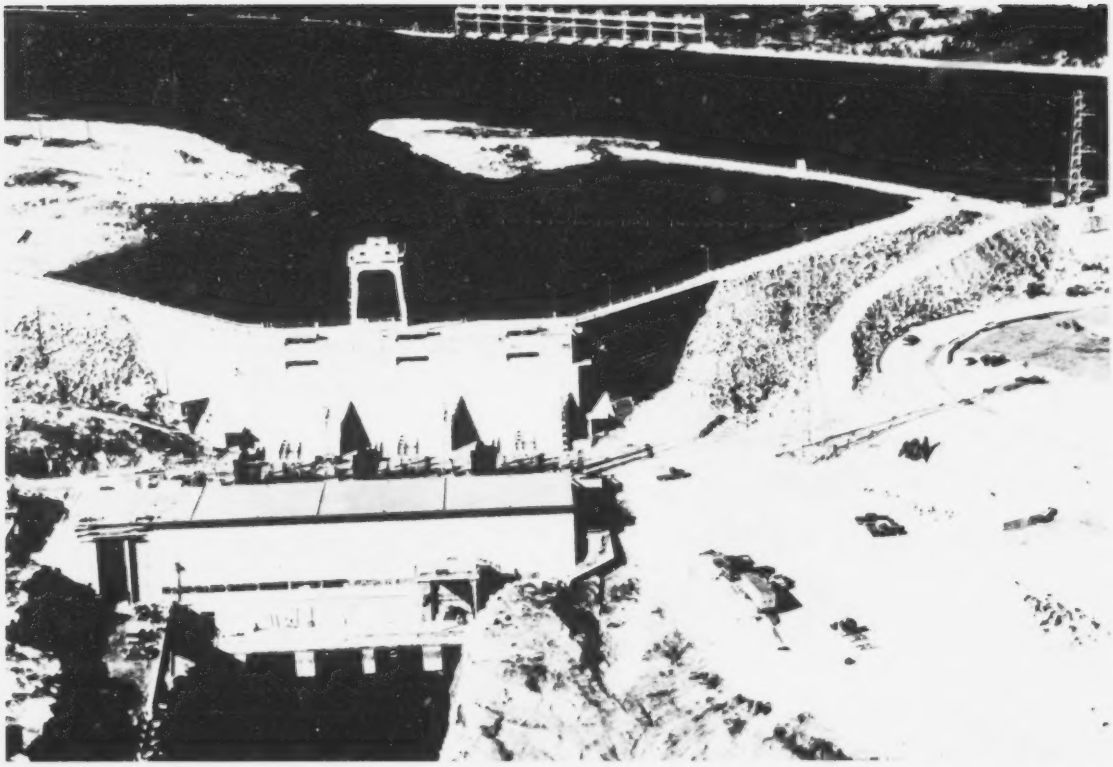
b) Le complexe de la Manicouagan-Outardes

Réalisé au cours de la décennie 1960, le complexe hydro-électrique de la Manicouagan-Outardes est le plus important du genre en Amérique. Groupant sept ouvrages majeurs dont quatre sur la Manicouagan et trois sur la rivière aux Outardes, il totalise 5,763,000 kilowattheures de puissance installée (7,835,400 chevaux) acheminés vers les grands centres du Québec par des lignes à haute tension de 735,000 volts. Tout en mettant en valeur une partie de cette prodigieuse ressource, le Québec s'est ainsi assuré d'un outil sans pareil pour favoriser son industrialisation.

La Manicouagan

La Manicouagan, longue de 350 milles (583 km), descend du Plateau laurentien à travers une profonde vallée glaciaire, située dans un pays rocheux et inhabité. Son bassin hydrographique couvre une surface de 17,700 milles carrés pour une dénivellation de 1,830 pieds et un module spécifique de 36,100 pieds cubes secondes. Son embouchure est à environ 450 milles (730 km) de Montréal. On y trouve quatre grands ouvrages hydro-électriques dont la capacité totale est de 3,924,010 kilowatts (5,325,000 chevaux) pour une productivité annuelle de 21,320 millions de kilowatt-heures. (Tableau 13).

Situé au confluent de la Manicouagan et du Saint-Laurent, l'ensemble de Manic 1 fait face à la route provinciale no 238 à l'entrée de la ville de Hauterive. (Photo 14). C'est le seul chantier du complexe où l'on a pas été obligé de détourner le cours de la rivière pour permettre la cons-



Hydro-Québec

Photo 14 - Manic 1: vue aérienne. Le barrage est situé à proximité de la route 238 et ses turbines développent 692,400 HP (chevaux).

truction du barrage, ceci dû au fait qu'il y avait déjà une centrale à cet endroit: la centrale McCormick, exploitée par la Manicouagan Power Company, filiale de la Quebec North Shore Paper Company. Le projet débuta en octobre 1963 et fut terminé dans les premières semaines de 1967. C'est un barrage-poids de béton, flanqué de deux ailerons prolongés de digues en enrochement rendues étanches par des palplanches d'acier. Il a nécessité 86,000 verges cubes de béton. Les trois groupes de la centrale (y compris celle de McCormick) ont une puissance installée de 496,250 kilowatts (692,400 chevaux) et la production annuelle atteint 2,850 millions de kilowattheures. (Tableau 13).

Hydro-Québec

Photo 15 - Manic 2, le plus grand barrage - poids à joints évidés du monde. Ses turbines produisent 1,360,000 HP (chevaux).

Manic 2 est situé à une quinzaine de milles de Baie-Comeau sur la Manicouagan. (Figure 14). Les travaux commencèrent au printemps de 1962 et se terminèrent à l'automne de 1967. Avec 2,290 pieds de longueur et 300 de hauteur, c'est le plus grand barrage-poids à joints évidés du monde. [8] (Photo 15). On y a englouti 950,000 verges cubes de béton et son réservoir contient plus de 3,444,000 acres-pieds d'eau. Les huit groupes installés ont une puissance de 1,015,200 kilowatts (1,360,000 chevaux)

---

8. Cela signifie tout d'abord que c'est sa masse qui permet d'équilibrer la poussée hydraulique à la différence du barrage Daniel-Johnson dont les voûtes transmettent cette poussée à leurs contreforts. D'autre part, il comporte à la jonction des divers éléments de béton qui le composent, de hautes cheminées closes partant du roc de fondation du barrage et allant presque jusqu'à son sommet. Ces joints évidés (ou alvéoles) constituent un exutoire naturel aux sous-pressions, infiltrations d'eau qui ont tendance à soulever les barrages.

TABLEAU 13

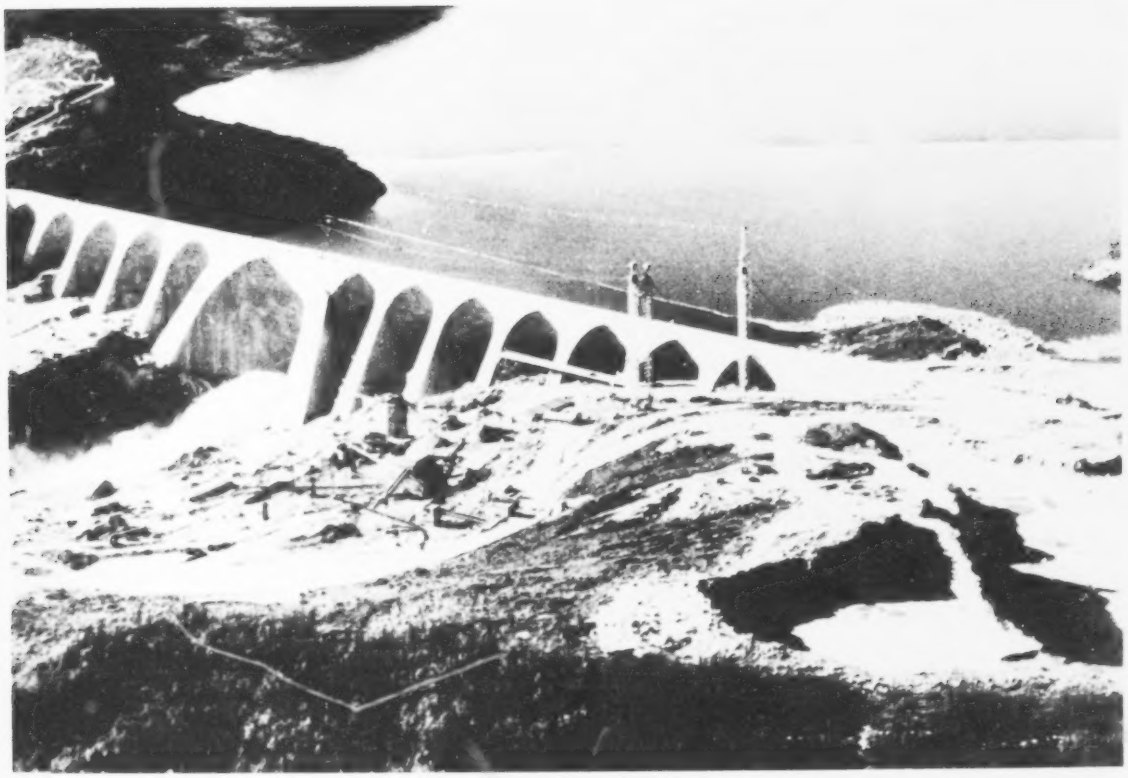
Complexe hydro-électrique de la Manicouagan-Outardes: principales caractéristiques

Caractéristiques	Rivière Manicouagan				Rivière aux Outardes			Total
	Manic 1	Manic 2	Manic 3	Manic 5	Outardes 2	Outardes 3	Outardes 4 [9]	
Barrage								
Type	Béton	Gravité, joints évidés	Gravité de béton	Voutes multiples à contreforts	Béton	Béton	Enrochement, terre, béton	-
Hauteur (pi.)	-	300	234	703	-	270	1,609	-
Longueur (pi.)	-	2,290	1,185	4,310	200	800	8,416	-
Volume de béton ($v.^3$)	86,000	950,000	..	2,950,000	50,000	500,000	17,300,000 [10]	-
Réservoir								
Volume (acres-pieds)	-	3,444,000	8,035,000	115,000,000	-	168,000	15,000,000	-
Superficie ($m.^2$)	-	-	-	750	-	-	252	-
Débit moyen ($pi.^3/s.$)	36,600	36,500	25,300	22,345	14,100	13,060	12,500	-
Centrales								
Hauteur de chute (pi.)	120	235	312	505	277	480	405	-
Nombre de groupes	3	8	6	8	3	4	4	36
Puissance (chevaux)	692,400	1,360,000	1,505,500	1,768,000	612,000	1,034,000	864,000	7,835,400
Puissance (kilowatt)	496,250	1,015,200	1,120,000	1,292,560	447,000	760,000	632,000	5,763,010
Productivité (millions kWh)	2,850	5,660	5,406	7,404	2,570	4,150	3,380	31,420

.. Non disponible

Source: Données fournies par l'Hydro-Québec

9. Outardes 4 comprend 8 barrages.
10. Comprend aussi de l'enrochement et de la terre.



Hydro-Québec

Photo 16 - Manic 5 (barrage Daniel-Johnson), le plus grand barrage à voûtes multiples du monde. Capacité totale de 1,768,000 HP (chevaux).

pour une productivité annuelle de 5,660 millions de kilowattheures. (Tableau 13).

Le barrage de Manic 3 sera le deuxième plus important sur la Manicouagan après Manic 5. (Figure 14). Normalement, lorsque le dernier groupe fonctionnera en 1978, il aura une puissance de 1,505,000 kilowatts (1,120,000 chevaux) pour une production annuelle de 5,406 millions de kilowattheures. Six groupes seront en opération et le volume du réservoir dépassera 8,000,000 d'acres-pieds. (Tableau 13).

Situé à 125 milles (208 km) de l'embouchure de la Manicouagan, le barrage Daniel-Johnson (Manic 5) est le plus grand barrage à voûtes multiples

du monde. [11] (Figure 14). Sa longueur en crête est de 4,310 pieds, la voûte centrale a une hauteur de 703 pieds et il renferme 2,950,000 verges cubes de béton. Le lac artificiel qu'il a créé se range parmi les plus grands en Amérique du Nord, couvrant une étendue de 750 milles carrés pour une réserve de 4,900 milliards de pieds cubes d'eau. (Photo 16). La construction a duré six ans (1964-1970), exigé 31,350,000 heures de travail et au plus fort des travaux, a fourni de l'emploi à 3,500 hommes (dont près de 3,000 pour l'Hydro-Québec). Sa puissance installée est de 1,292,560 kilowatts (1,768,000 chevaux). (Tableau 13).

La principale fonction de Manic 5 est d'emmagasiner une quantité suffisante d'eau pour alimenter pendant toute l'année la centrale du barrage Daniel-Johnson et les autres centrales situées en aval. Il permet aussi aux turbines de Manic 5 de fonctionner sous la plus grande hauteur de chute qu'il était possible de créer économiquement. Pour transporter les hommes et les matériaux à pied-d'oeuvre, il a été nécessaire de construire un nouveau quai de déchargement de 750 pieds (231 m) à Baie-Comeau, une route de 135 milles (225 km) entre cette ville et le chantier avec voies d'accès aux autres chantiers du complexe et une piste d'atterrissage longue de 5,500 pieds (1,692 m). Le transport de l'énergie produite à Manic 5 et dans les autres centrales du complexe à un coût minimal, força l'Hydro-Québec à concevoir et à réaliser un réseau de lignes à haute tension de 735,000 volts ce qui, à l'origine, constituait la plus haute tension jamais utilisée commercialement dans le monde. [12]

---

11. La centrale est située sur la rive gauche de la rivière à environ 2,500 pieds en aval du barrage.
12. Hydro-Québec, 1970.

Hydro-Québec

Photo 17 - Outardes 4: vue aérienne. Cet ouvrage produit 864,000 HP (chevaux).

La rivière aux Outardes

La rivière aux Outardes [13] est située légèrement en amont de la Manicouagan. Elle a une longueur de 260 milles (433 km) pour une dénivellation de 1,750 pieds (538 m) et un débit spécifique de 14,100 pieds cubes seconde. Son bassin hydrographique couvre une surface de 7,360 milles carrés.

Outardes 4 sera le premier chantier mis en marche (Figure 14). Commencé en 1964, il entrera en opération vers la fin de 1969. Pour constituer son réservoir (252 milles carrés) il a été nécessaire d'édifier huit barrages dont la plupart en terre et en enrochements pris à proximité. [14]

---

13. La rivière aux Outardes tire son nom des oiseaux qui la fréquentent.
14. Ces nombreux barrages seront la caractéristique principale de Outardes 4.

C'est ce réservoir principal qui permet d'alimenter régulièrement en eau les centrales situées plus en aval. (Photo 17).

La centrale est une usine de haute chute (405 pieds) construite en aval du barrage sur un emplacement creusé dans le roc bordant la rive droite de la rivière. Elle comprend quatre groupes représentant une puissance installée de 632,000 kilowatts (864,000 chevaux). (Tableau 13). L'énergie est transportée de la centrale au poste collecteur de Micoua (9 milles) à une tension de 315,000 volts où elle est portée à 735,000 volts pour le transport vers Québec et Montréal.

Les travaux d'Outardes 3 débutent au printemps de 1965 et se terminent vers la fin de 1969. (Figure 14). C'est un barrage-poids en béton de type classique. Sa hauteur est de 270 pieds et sa longueur 800 pieds. Cinq cents mille verges cubes de béton y ont été englouties. Le réservoir est d'une capacité relativement faible: 168,000 acres-pieds, formé principalement de l'ancien lac Tirebouchon. (Tableau 13). La centrale est située à 15 milles en aval du barrage principal, placée dans une salle excavée dans le roc. On y trouve quatre groupes dotés des turbines les plus puissantes du complexe de la Manicouagan-Outardes. Elles ont une puissance installée de 760,000 kilowatts (1,034,000 chevaux) pour une productivité annuelle de 4,150 millions de kilowattheures. (Tableau 13). L'énergie est acheminée au poste de Manicouagan (29 milles) sur des lignes de 315,000 volts où sa tension est élevée à 735,000 volts.

Localisé à quelque 15 milles de Baie-Comeau, tout près de la route no 238, le chantier Outardes 2 est le dernier entrepris sur ce cours d'eau (Figure 14). Commencés en 1965, les travaux ont été complétés dans les premiers mois de 1971. C'est un ouvrage de béton (50,000 verges cubes) de 200 pieds de long. La hauteur de chute est de 277 pieds et les trois groupes installés ont une capacité de 447,000 kilowatts (612,000 chevaux) ce qui donne une productivité annuelle de 2,570 millions de kilowattheures. (Tableau 13).

c) Les chutes Churchill

Bien que le projet des chutes Churchill ne se situe pas au Québec, nous ne pouvions le passer sous silence étant donné l'impact qu'il a actuellement sur la Côte-Nord et plus tard au Québec même.

Le barrage des chutes Churchill se situe sur la rivière Hamilton (49,100 pi. cu. sec.) dans le Labrador, quelque 700 milles (1,167 km) au nord-est de Montréal. Une fois complété en 1976, il sera l'un des plus importants du globe avec une capacité totale de 5,225,000 kilowatts (7,000,000 de chevaux), presque autant que le complexe de la Manicouagan-Outardes. Il s'agit d'une centrale souterraine (la plus vaste du globe) à près de 1,000 pieds de profondeur et qui logera 11 turbines de 648,000 chevaux chacune. La superficie des réservoirs totalisera 2,567 milles carrés (plus du tiers du lac Ontario) retenant 1,100 milliards de pieds cubes d'eau utilisable. Au cours de l'année 1971, environ 5,000 hommes oeuvraient sur le chantier. Une agglomération permanente, dont la population dépassera 1,000 personnes, est en voie d'être créée. L'énergie

elle-même sera acheminée au Québec par deux lignes de 735,000 volts qui opèreront la jonction avec celles de la Manicouagan-Outardes. Les matériaux nécessaires à la construction du complexe sont transportés principalement par voie ferrée à travers le port de Sept-Iles, ce qui a pour effet de hausser sensiblement le trafic de marchandises générales dans ce port.

Le gouvernement du Québec a conclu un contrat avec la Churchill Falls (Labrador) Corporation en vertu duquel il achètera 95% de la production totale pour une période de 40 ans, renouvelable pour un autre 25 ans, cette énergie étant surtout destinée à la région de Montréal.

Ainsi donc, après les ressources marines, forestières et minières, la Côte-Nord a ajouté une quatrième ressource à un bilan déjà impressionnant.

Sur le plan énergétique, elle a l'avantage de posséder de nombreux cours d'eau au débit puissant et dont le relief se prête relativement bien aux aménagements hydro-électriques. Le potentiel initial de 74 milliards de kilowattheures est très significatif et ne le cède qu'à celui de la baie James. Les aménagements que l'on y a réalisés mobilisent cependant plus de 61% de l'énergie disponible, la balance étant le fait de rivières situées en aval de Sept-Iles où l'absence d'infrastructures de base nuit considérablement à la mise en route de projets.

Les réalisations elles-mêmes sont de taille et ont fait de la Côte-Nord le plus grand réservoir hydro-électrique de l'Amérique. Mais, très peu d'énergie est consommée dans la région même, la presque totalité étant destinée aux grands centres du Québec (Montréal surtout). En dépit des excellentes possibilités d'aménagements qui existent encore, l'hydro-Québec ne semble pas envisager de nouveaux projets pour les rivières du secteur, toute tournée qu'elle est vers le versant est de la baie James.

Dans un autre domaine, l'érection de ces immenses chantiers a permis d'établir des relations continues entre la Côte et une partie de l'hinterland. La création de routes, de lignes de transmission et d'une ville intègre, dans une certaine mesure, deux régions à peu près sans relations auparavant.

Si à cause de sa situation géographique particulière, la Côte-Nord semble défavorisée par rapport aux autres régions du Québec, tel n'est pas le cas sur le plan des ressources naturelles qui, depuis les débuts de la colonie, ont conditionné et conditionnent toujours son développement. Largement pourvue en ce domaine, la Côte-Nord s'est peu à peu dotée d'une économie presque totalement axée sur la ressource qui, en dépit de carences inhérentes à sa structure même, fait l'envie de nombreuses autres régions du Québec et même du Canada.

Mais, certains secteurs sont en perte de vitesse. L'exploitation des ressources marines s'est à peu près constamment dégradée depuis le début du siècle. Le développement des communications, le harnachement des grandes rivières et l'exploitation des richesses forestières et minérales, en

ont considérablement réduit le rôle, la réléguant surtout à la Moyenne et Basse-Côte-Nord où elle ne semble pas se régénérer en dépit des multiples formes d'assistance qui y sont attachées. Bientôt, le réseau routier desservira la côte jusqu'à Havre-Saint-Pierre; il est probable que cela accentuera encore la désaffection de la population envers un type d'activité dont le revenu est actuellement l'un des plus bas au pays. La ressource marine a cependant joué un rôle majeur sur la Côte-Nord pendant plus de trois siècles et demi. C'est elle qui a fixé le peuplement initial de cet immense bande côtière, population sédentarisée par l'homogénéité d'une activité similaire pour l'ensemble du territoire. Il n'est pas interdit de penser que la pêche connaisse un regain de vie à la faveur des nouvelles techniques utilisées. Mais, il s'agira d'une pêche industrielle, profondément rationnalisée et qui, en définitive, jouera un rôle nettement moins important que dans les époques antérieures.

Sur le plan de la ressource hydro-électrique, on a déjà exploité les cours d'eau offrant les meilleures possibilités. Plusieurs rivières de la Moyenne et Basse-Côte-Nord demeurent susceptibles de recevoir des aménagements de moindre importance mais, dans l'ensemble, les conditions économiques et techniques actuelles ne s'y prêtent pas. Les besoins énergétiques du Québec doublent à tous les dix ans ce qui force les autorités gouvernementales à entreprendre la mise en place des complexes les plus prometteurs comme celui de la baie de James. Manic 3 et les chutes Churchill complétés, il est probable que l'on ne reverra pas, pour un certain temps du moins, ces vastes chantiers, véritables villes-champignons qui ont quelque peu "démystifié" une partie de l'hinterland, tout en créant

de véritables booms en certaines agglomérations de la côte. Contrairement aux autres ressources naturelles, la ressource hydro-électrique ne s'épuise pas et dans cette direction, la Côte-Nord demeurera longtemps privilégiée même si la plus grande partie de l'énergie est consommée à l'extérieur de la région.

A l'opposé, les secteurs forestier et minier sont en pleine expansion. La ressource forestière est immense et en dépit d'une exploitation vieille de quelque 120 ans, elle est à peine entamée. Depuis le début du siècle, elle a servi de réservoir à une fraction importante de notre industrie des pâtes et papiers et, malgré les problèmes actuels de ce secteur économique, on peut prévoir que ses besoins vont augmenter considérablement dans les années à venir. La Côte-Nord est donc bien située pour combler ces besoins, elle dont à peine 25% de la ressource est actuellement utilisée. Dans cette optique, la construction à Port-Cartier d'une usine de pâte chimique s'approvisionnant à même les forêts de la Moyenne et Basse-Côte-Nord, inutilisées jusqu'à maintenant, est un évènement fort heureux qui survient à un moment plutôt difficile de l'industrie.

Mais, l'essor fantastique qu'a connu la Côte-Nord ces vingt dernières années, elle le doit surtout à l'exploitation intensive des vastes dépôts ferrugineux de l'hinterland qui, dans le cas présent, englobe une partie du Nouveau-Québec et du Labrador terreneuvien. La création de ces gigantesques complexes miniers, quelques uns à des centaines de milles à l'intérieur d'un arrière-pays très sévère et difficile d'accès, relève du défi pour le profane qui a l'avantage de les visiter. En 1971,

quelque 37,000,000 de tonnes sont sorties de ces exploitations minières, les trois quart de la production canadienne de minerai de fer. Il demeure difficile d'évaluer l'impact réel de cette activité sur la Côte-Nord mais plus d'un milliard de dollars furent engloutis pour la création de villes modernes au coeur même de l'hinterland, reliées par voies ferrées à des centres d'expéditions maritimes uniques en Amérique du Nord.

Que va-t-il se passer dans les années à venir? On peut raisonnablement être optimiste. Les réserves globales se situent encore entre 3 et 5 milliards de tonnes fortes. Même si quelques centres d'extractions montrent des signes d'épuisement, elles demeurent donc toujours abondantes. Par ailleurs, les compagnies minières ont conclu récemment d'importants contrats avec les aciéries américaines, japonaises et européennes, ce qui les obligera à hausser considérablement leur quota annuel de production. Dans cette perspective, l'Iron Ore construit actuellement une usine de boulettage à Sept-Iles et agrandit son concentrateur de Labrador City tandis que Quebec Cartier Mining vient de mettre en chantier une nouvelle exploitation minière au mont Wright. Ces améliorations commandent des investissements majeurs ce qui traduit bien les sentiments des principaux intéressés quant à l'avenir de cette industrie sur la Côte-Nord.

L'une des conséquences majeures de l'exploitation des ressources naturelles a été la création d'une économie dans laquelle les activités maritimes occupent une place prédominante. Dans la seconde partie de notre travail, nous allons analyser en détail ce phénomène particulier.

SECONDE PARTIE

LES TRAFICS MARITIMES

L'exploitation intensive des richesses naturelles de la Côte-Nord et de l'arrière-pays a entraîné un développement considérable des activités maritimes au cours des vingt dernières années. La nature des produits transportés, la géographie particulière de la côte, l'absence d'autres modes de transport et le coût élevé des infrastructures devaient rapidement imposer le transport par eau. Aujourd'hui, la Côte-Nord possède quelques-uns des principaux ports canadiens sur le plan du tonnage et des installations portuaires parmi les mieux équipées en Amérique du Nord. Nous allons analyser, suivant leur développement, les grands secteurs de cette activité maritime.

Bien qu'elle se confonde avec les origines mêmes de la colonie, la pêche est la moins importante de ces activités, rôle qu'elle a cependant mieux tenu dans les années antérieures. Aujourd'hui, elle occupe un nombre décroissant d'individus, disséminés sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Le volume des prises représente environ 10% du total québécois pour une valeur à peu près similaire. La chasse au loup-marin constitue un revenu complémentaire, très inégal d'une année à l'autre.

Les coupes de bois effectuées dans les forêts de la Haute-Côte-Nord ont amené la création d'un second type de trafic maritime, constitué surtout par les expéditions de bois à pâte, de pâte de bois et de papier journal. Depuis la fin du siècle dernier, toute une série de petits ports,

échelonnés entre l'embouchure du Saguenay et la baie de Sept-Iles, sont nés le long de la côte, dans le but précis de canaliser vers l'extérieur de la région la production de bois à pâte. Pour diverses raisons, leur nombre a diminué ces dernières années au profit de quelques-uns, plus importants et mieux équipés. Le trafic de bois à pâte est cependant à la hausse et atteint en moyenne 1,500,000 tonnes par année, à peu près 45% du total québécois.

La pâte de bois constitue le maillon le plus faible de cette activité maritime. Jusqu'en 1966, ce trafic particulier était le fait de deux compagnies, Gulf Pulp and Paper par le port de Pointe-Noire et Quebec North Shore Paper par celui de Baie-Comeau, la première ayant cessé d'exister en 1967. Actuellement, seule la Q.N.S.P. oeuvre toujours en ce domaine mais d'une façon sporadique.

Le trafic du papier journal est l'oeuvre de la Q.N.S.P. à partir de l'unique usine du genre sur la Côte-Nord, située à Baie-Comeau. Les premières livraisons furent effectuées en 1937 avec l'ouverture du moulin et, actuellement, elles s'élèvent à environ 400,000 tonnes par année, expédiées presque totalement à un quotidien américain. Avec l'installation complétée de la quatrième machine à papier, les expéditions de papier journal dépasseront probablement 500,000 tonnes par année.

A partir de 1950, la mise en valeur des vastes ressources ferrugineuses de l'arrière-pays va créer sur la Côte-Nord un important trafic minéralier, qui nécessitera des réalisations majeures dans le domaine maritime et qui en fera l'un des principaux pôles de croissance économique du

Québec. Partagées entre quatre centres portuaires situés à Port-Cartier, Pointe-Noire, Sept-Iles (le plus important) et Havre-Saint-Pierre, les expéditions minéralières dépassaient 37,000,000 de tonnes en 1971, plus de 77% du total canadien. Ce sont des ports très modernes, spécialement équipés pour la manutention du minerai de fer et capables de recevoir de très grands navires. La plus grande partie du minerai est destinée aux pays étrangers, surtout aux Etats-Unis. En dépit de la concurrence sévère qui sévit actuellement dans ce secteur économique, les expéditions minéralières de la Côte-Nord sont en progression constante et si l'on se fie aux ententes récemment conclues avec les aciéries américaines, japonaises et européennes, on peut raisonnablement être optimiste pour les années à venir.

Contrairement aux trafics précédents, celui des céréales ne découle pas de l'exploitation d'une ressource naturelle mais plutôt d'un ensemble de facteurs qui font de la Côte-Nord un site idéal pour le transbordement de cette denrée entre la zone des Grands lacs et les pays européens. Il est le fait de deux entreprises dont les équipements sont situés dans les ports de Baie-Comeau et de Port-Cartier. Le trafic global des céréales s'élève, en 1971, à environ 10,000,000 de tonnes par année.

Jusque vers 1960, le transport par bateaux de marchandises générales vers la Côte-Nord a toujours constitué un élément-clef de sa survivance étant donné la faiblesse des autres moyens de communications. Depuis une dizaine d'années, ces derniers se sont fortement améliorés, notamment le transport routier jusqu'à Sept-Iles. Ce genre de transport maritime demeure cependant important pour desservir la Moyenne et Basse-Côte-Nord.

CHAPITRE I

UNE ACTIVITE EN DECLIN: LES PÊCHERIES

Le volume global du poisson débarqué sur la Côte-Nord en 1972 totalise 174,426 quintaux c'est-à-dire 9.5% des prises totales québécoises (1,821,560 quintaux). Il s'agit d'une diminution d'environ 10% en regard de l'année 1952. La morue constitue l'essentiel des débarquements avec la sébaste de plus en plus importante depuis l'arrivée des chalutiers. Le hareng est toujours populaire mais il semble en nette décroissance ces dernières années. Les débarquements se font tout le long de la côte; toutefois, ils sont surtout importants sur la Basse-Côte-Nord. La valeur globale des débarquements s'élève à $1,113,521 contre $10,672,454 pour l'ensemble de la Province, à peine 10% de cette somme. Au cours de cette période, le prix du quintal de morue est passé par des hauts et des bas mais il augmente régulièrement depuis 1965. Peu importante avant les années 1966-1967, la pêche aux crustacés est devenue très populaire étant donné leur haute valeur marchande actuelle. La pêche au loup-marin constitue un revenu complémentaire pour les pêcheurs québécois en particulier pour la Côte-Nord, l'une des deux grandes régions de pêche en ce domaine. Les captures varient beaucoup d'une année à l'autre mais les revenus ainsi apportés ne dépassent généralement pas 20% du revenu global du pêcheur.

1 - Un volume peu important

Si l'on excepte l'année 1952, le volume annuel des captures débar-

quées sur la Côte-Nord jusqu'en 1972 n'a jamais dépassé le chiffre de 200,000 quintaux. Tout au long de la période, il accuse des hauts et des bas particulièrement avant 1960. Le minimum fut enregistré en 1954 avec 80,062 quintaux et le maximum en 1968 avec 183,975 quintaux. Après 1960, le volume augmente d'une façon plus ou moins régulière passant de 116,811 quintaux en 1960 à 174,476 en 1972, une augmentation de l'ordre de 57,615 quintaux. (Figure 15).

Sur le plan proportionnel, les débarquements sur la Côte-Nord totalisent environ 10% du total provincial bien que ce chiffre puisse grimper à 16% ou 17% certaines années. (Tableau 14). En 1972, la région concentre 9.6% du volume global québécois contre 66.3% pour la péninsule gaspésienne et 24.4% pour les Iles-de-la-Madeleine. C'est dire le faible rôle de la Côte-Nord sur le plan des captures en dépit des facilités que l'on y a introduites depuis quelques années.

Les prises au cours de cette période ont cependant subi de fortes fluctuations illustrées par la figure 15. Entre les années 1952-1954, on observe une chute brutale de 210,000 à quelque 80,000 quintaux, une baisse de plus de 38%. On sait que la morue a presque toujours constituée le "plat de résistance" [1] des pêcheries québécoises et cela vaut particulièrement pour la Côte-Nord. Or, durant la dernière guerre mondiale, le Canada - qui avait perdu le marché italien du fait de l'embargo imposé par Mussolini - devait approvisionner en morue la Grande-Bretagne, ce qui créait une demande importante. La fin des hostilités réduisit rapidement

---

1. Pépin, 1962, p. 125.

CÔTE-NORD: DÉBARQUEMENTS DE POISSON

1952 - 1972

Figure 15

Source: Peches commerciales, B.S.Q.

TABLEAU 14

Côte-Nord: quantité et valeur au débarquement du poisson capturé en rapport avec le total provincial, 1952-72

Année	Captures			Valeur au débarquement		
	Québec	Côte-Nord	Pourcentage	Québec	Côte-Nord	Pourcentage
	quintaux	quintaux		dollars	dollars	
1952	1,229,006	210,639	17.1	3,053,418	632,817	20.7
1953	1,088,421	176,763	16.2	2,756,409	354,924	12.9
1954	889,715	80,062	9.0	2,454,794	233,335	9.5
1955	1,247,066	98,806	7.9	2,925,428	292,980	10.0
1956	1,349,254	103,662	7.7	3,795,098	374,473	9.9
1957	1,363,232	125,345	9.2	3,530,482	357,380	10.1
1958	1,196,599	154,157	12.9	3,618,690	478,773	13.2
1959	1,098,346	183,122	16.7	3,381,396	585,744	17.3
1960	958,363	116,811	12.2	3,852,630	444,658	11.5
1961	1,067,382	117,378	11.0	4,188,378	465,907	11.1
1962	1,309,425	150,582	11.5	4,993,800	527,866	10.6
1963	1,299,702	157,472	12.1	5,264,219	557,544	10.6
1964	1,312,294	141,741	10.8	5,303,845	471,815	10.8
1965	1,427,030	142,433	10.0	6,279,314	632,019	10.1
1966	1,444,643	132,194	9.1	6,694,174	662,716	9.9
1967	1,903,844	155,545	8.2	7,279,910	779,916	10.7
1968	2,026,842	183,975	9.1	8,012,052	835,778	10.4
1969	1,951,115	170,787	8.7	8,613,954	836,022	9.6
1970	2,572,138	161,408	6.3	10,799,701	973,221	9.0
1971	2,400,949	173,617	7.0	10,297,511	854,340	8.3
1972	1,821,560	174,476	9.5	10,672,454	1,113,521	10.4

Source: Données fournies par la Section des pêches, B.S.Q.

la part du Canada sur le marché, l'Angleterre retrouvant alors ses sources d'approvisionnements habituelles, notamment les pays scandinaves. Après 1948, la situation fut encore aggravée par une disette de poisson en certains districts de pêche dont ceux de la Côte-Nord, situation qui s'est prolongée jusque vers les années 1954-1955. [2] Le coût d'opération des bateaux de pêche augmenta aussi considérablement comme d'ailleurs dans presque tous les domaines de l'activité économique, ce qui eut pour effet de diminuer le nombre de pêcheurs. Le rapport général du Département des Pêcheries de la province de Québec en 1953-54 mentionne à ce sujet en page 5:

> Au cours des dernières années, en effet, il ne s'est pratiquement pas construit de barques de pêche et leur nombre en service a considérablement diminué. Pour comble de malheur, le Service de Construction Navale a fonctionné au ralenti et seulement 2 autres cordiers ont pu être mis en service en 1953, cela aux Iles-de-la-Madeleine.

Par ailleurs, il ne faut pas non plus sous-estimer l'influence négative pour ne pas dire dangereuse des grands développements miniers de l'intérieur vis-à-vis les pêcheries québécoises, en particulier celles de la Côte-Nord qui, il va s'en dire, ont drainé des éléments qui auraient sans doute continué le métier de pêcheur. Les pêcheries québécoises étaient donc en pleine crise; il était impérieux que la situation change.

Après 1954, les captures totales débarquées sur la Côte-Nord ont peu à peu repris la courbe ascendante grâce à l'abondance renouvelée du pois-

---

2. Ministère de la Chasse et des Pêcheries, 1945 à 1965.

son dans le golfe du Saint-Laurent, mais aussi grâce à l'apport de bateaux mieux équipés tels les chalutiers et cordiers. Les débarquements atteignent un premier sommet en 1959 avec 183,122 quintaux, 16.7% du total provincial. [3] De 1960 à 1972, ils sont moins importants mais dans l'ensemble, la situation est plus stable. On a débarqué quelque 174,476 quintaux en 1972, ce qui se compare très bien avec les sommetsde 1959 et 1968.

La morue constitue l'essentiel des débarquements comme le montre le tableau 15; en 1972, elle comptait pour 44.9% du volume global mais la proportion était beaucoup plus forte dans les années antérieures, plutôt dans les 80%. Les captures de sébaste ont vu leur volume augmenter rapidement depuis que l'on utilise la technique du chalutage. En 1972, elles totalisent 29.2% du volume global. [4] Le hareng a toujours été fort populaire sur la côte mais les captures ont plutôt diminué ces dernières années (9.3% du total en 1972). On sait que sa valeur commerciale est assez faible et qu'il est souvent utilisé comme appât. [5] Les autres espèces, peu importantes sur le plan du volume, sont principalement le homard (0.3%), le saumon (0.8%), la plie (0.2%), le flétan (0.3%) et le maquereau (1.7%). (Figure 16). Dans le secteur "divers", nous retrouvons des espèces comme l'éperlan, l'aiglefin, le merlan, la merluche, l'anarrhique, le brosme, le capelan, la sardine, la truite, le poisson blanc, l'anguille, les coques, les pétoncles, les crevettes et les bigorneaux, le tout comptant pour 13.1% des captures totales pour la même année. (Tableau 16).

---

3. L'année 1959 fut très bonne pour la capture de la morue.
4. Boulanger, 1959, pp. 11-15.
5. Day, 1957, pp. 103-119.

TABLEAU 15

Côte-Nord: répartition proportionnelle des débarquements de morue par rapport aux débarquements totaux, 1952-72

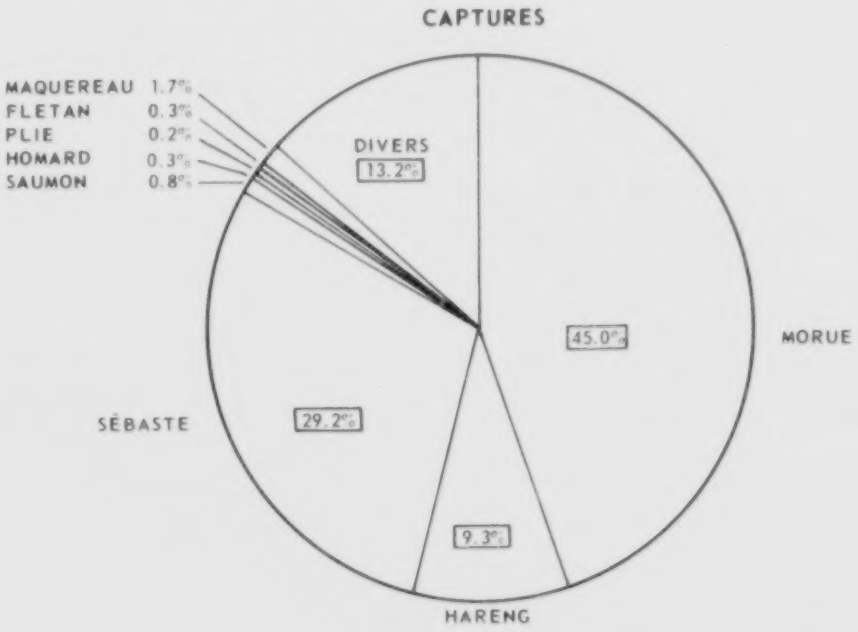
	Débarquements totaux	Débarquements de morue	Pourcentage
	quintaux	quintaux	
1952	210,639	186,365	88.5
1953	176,769	152,642	86.5
1954	80,062	60,041	75.0
1955	98,806	85,680	86.7
1956	103,662	81,111	78.2
1957	125,345	96,071	76.6
1958	154,157	127,910	83.0
1959	183,122	159,668	88.6
1960	116,811	95,958	82.1
1961	117,378	95,520	81.4
1962	150,582	133,956	88.9
1963	157,472	133,336	84.7
1964	141,741	117,700	83.0
1965	142,433	93,593	65.7
1966	132,194	89,493	67.7
1967	155,545	114,012	73.3
1968	183,975	111,072	60.4
1969	170,787	104,951	61.3
1970	161,408	75,982	47.0
1971	173,617	78,186	45.0
1972	174,426	78,349	44.9

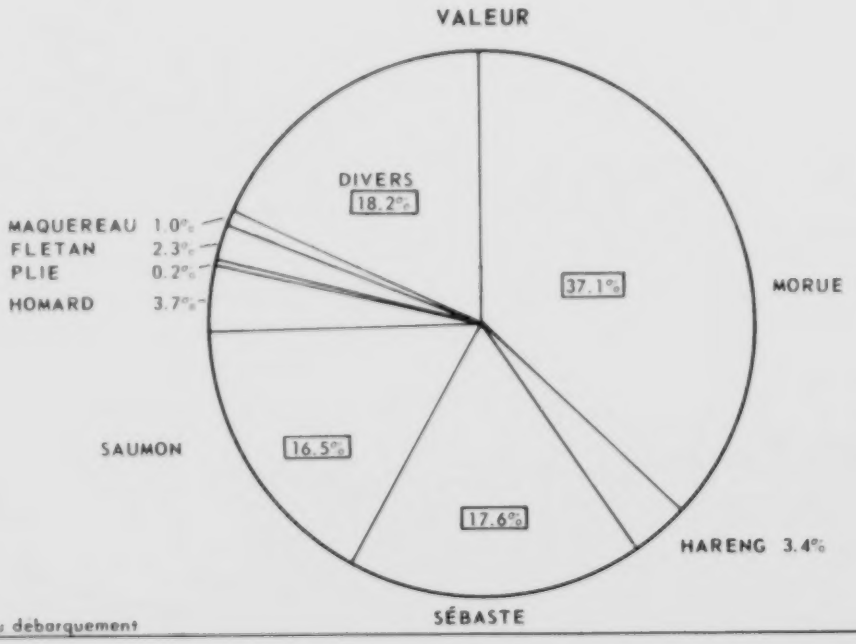
Source: Données fournies par la Section des pêches, B.S.Q.

Figure 16

CÔTE-NORD: RÉPARTITION PROPORTIONNELLE DES CAPTURES ET VALEUR (1) DU POISSON DÉBARQUÉ

1972





(1) Au debarquement

Source: Peches commerciales, B.S.Q.

TABLEAU 16

Côte-Nord: quantité de poisson débarqué, selon les principales espèces, 1952-72

Année	Morue	Hareng	Sébaste	Saumon	Homard	Plie	Flétan	Maquereau	Divers	Total
					en quintaux					
1952	186,365	2,014	-	3,546	250	22	809	10,205	7,428	210,639
1953	152,642	3,768	-	2,067	282	13	1,160	9,318	7,513	176,763
1954	60,041	2,377	-	1,862	500	12	776	8,091	6,403	80,062
1955	85,680	1,458	-	2,006	466	4	958	4,153	4,081	98,806
1956	81,111	3,060	10,149	2,474	372	180	999	394	4,923	103,662
1957	96,071	2,555	17,011	2,120	323	105	477	191	6,492	125,345
1958	127,910	1,353	14,257	2,470	206	171	1,032	50	6,708	154,157
1959	159,668	1,676	11,798	2,485	143	246	1,405	134	5,557	183,122
1960	95,958	1,741	11,384	2,413	139	403	795	162	3,816	116,811
1961	95,520	1,262	7,533	2,724	177	563	979	884	7,736	117,378
1962	133,956	2,051	3,250	2,165	86	557	591	2,861	5,065	150,582
1963	133,336	1,605	6,039	2,035	158	1,228	1,067	9,698	2,306	157,472
1964	117,700	1,669	2,598	1,500	175	1,831	643	6,165	9,460	141,741
1965	93,593	1,151	31,640	2,027	161	4,439	581	256	8,545	142,433
1966	89,493	1,828	17,683	1,935	189	7,217	600	692	12,557	132,194
1967	114,012	1,227	15,089	2,081	146	11,971	415	1,080	9,524	155,545
1968	111,072	1,238	42,171	1,656	210	2,022	522	10,764	14,320	183,975
1969	104,951	953	38,112	1,518	212	831	625	74	23,511	170,787
1970	75,982	2,357	53,361	1,594	403	2,042	941	253	25,475	161,408
1971	78,186	11,797	64,057	1,007	315	1,227	723	2,727	13,935	173,617
1972	78,349	16,225	51,032	1,314	486	412	546	3,042	23,020	174,426
Pourcentage (%)	45.0	9.3	29.2	0.8	0.3	0.2	0.3	1.7	13.1	100

Source: Données fournies par la Section des pêches, B.S.Q.

Les débarquements s'effectuent tout le long de la côte entre Tadoussac et Blanc-Sablon. La figure 17 est très révélatrice à ce sujet. Bien que les points de débarquements soient aussi nombreux dans le comté de Saguenay que dans celui de Duplessis, le volume est nettement moindre, 24,332 quintaux dans le premier contre 150,094 pour le second. Il s'agit de quantités minimes dont les plus importantes sont celles de Pointe-aux-Outardes, 2,795 quintaux et Port-Cartier, 3,180 quintaux. Les véritables points de débarquement se situent dans le comté de Duplessis avec La Tabatière qui fait figure de "monstre" en ce domaine (72,469 quintaux) et le groupe de petits villages ornant l'extrémité est de cette côte: St-Augustin (5,370 quintaux), Iles-aux-Chiens (6,990 quintaux), Vieux-Fort (5,073 quintaux), Baie-des-Saumons (14,047 quintaux), Baie-du-Milieu (10,051 quintaux), Baie-de-Bradore (6,713 quintaux), Lourdes-de-Blanc-Sablon (5,768 quintaux) et Blanc-Sablon (6,273 quintaux).

Loup-marin

Au Québec, il n'y a que deux régions où se capture le loup-marin: celle des Iles-de-la-Madeleine et celle de la Côte-Nord, du Saguenay à Blanc-Sablon. Les pêcheurs gaspésiens ne chassent (ou pêchent) pas ce mammifère de sorte qu'il ne se fait aucun débarquement dans les ports de la péninsule. Dans le premier secteur, il s'agit surtout d'une pêche de printemps effectuée vers la fin mars début avril (environ trois semaines) et qui se fait sur les glaces ceinturant les îles. L'animal est abattu à coups de bâton sur le museau et dépouillé immédiatement de sa fourrure. Dans le second cas, la chasse (ou pêche) au loup-marin se fait tout au long de l'année particulièrement en décembre et janvier. La bête

FIGURE 17

CÔTE - NORD

LA TABATIÈRE
42,469 quintaux

Moisie
Sept-Îles
Sainte-Marguerite (Gallix)
Port-Cartier
Rivière-Pentecôte
Pointe-aux-Anglais
Îlets Caribou
Baie-Trinité
Godbout
Franquelin
Baie-Comeau
Pointe-aux-Outardes
Ragueneau
Bersimis
Îlets Jérémie
Rivière-Blanche
Baie-Laval
Forestville
Rivière-Portneuf
Saint-Paul-du-Nord
Sault-au-Mouton
Les Escoumins
Grandes-Bergeronnes
Tadoussac
Sheldrake
Rivière-au-Tonnerre
Rivière-Saint-Jean
Magpie
Longue-Pointe-de-Mingan
Havre-Saint-Pierre
Baie-Johan-Beetz
Aguanish
Natashquan
Kégaska
Romaine
Baie-des-Loups
Harrington
Tête-à-la-Baleine
Baie-des-Moutons
La Tabatière (voir carton)
Saint-Augustin
Île-aux-Chiens
Baie-du-Vieux-Fort
Rivière-Saint-Paul
Baie-au-Saumon
Middle Bay
Lourdes-de-Blanc-Sablon
Blanc-Sablon
Baie-de-Bradore

Moisie
Magpie
Natashquan
Petit Mécatina
Toulnustouc
Manicouagan
Sault aux Cochons
Saguenay

LE SAINT - LAURENT

ÎLE D'ANTICOSTI

GASPÉSIE

GOLFE DU SAINT - LAURENT

ÎLES DE LA MADELEINE

NOUVEAU - BRUNSWICK

TERRE - NEUVE

CÔTE - NORD
DÉBARQUEMENTS DE POISSON, PAR PORT
1972

0 20 40 60
milles

● Point de débarquement
——·—— Frontière provinciale

15,000 quintaux
10,000 "
5,000 "
1,000 "
500 "

Service du dessin, Ministère de l'Industrie et du Commerce

Dressée par Jacquelin Harvey

est aussi abattue à coups de bâton mais un grand nombre est aussi capturé à l'aide de filets spéciaux que l'on tend en bordure de la côte.

Nous avons dressé un tableau (no 17) des captures de loups-marins sur la Côte-Nord depuis 1952 que nous avons mises en rapport avec les captures totales québécoises. Le nombre de loups-marins débarqués dans ce secteur depuis 1952 varie énormément d'une année à l'autre. Certaines années, on en ramène un très grand nombre, 15,643 en 1952, 13,594 en 1953, 20,188 en 1958. En général cependant, les captures n'ont presque jamais été inférieures à 6,000 unités par campagne sauf pour les deux dernières qui s'avèrent les deux plus faibles de toute la période. [6]

Par rapport aux captures totales québécoises, la proportion fluctue beaucoup d'une année à l'autre. En définitive, une très bonne année sur la Côte-Nord ne signifie pas nécessairement un fort pourcentage face à l'ensemble du Québec. Par exemple, en 1963, plus de 9,384 loups-marins furent capturés dans ce secteur mais cela ne formait que 20.5% des captures totales québécoises; en 1964, on a ramené 11,013 bêtes pour 20.8%. Certaines années, on serait porté à croire que les pêcheurs de la Côte-Nord sont presque les seuls à chasser efficacement même si le volume des captures est relativement faible. En 1954, 6,776 unités comptent pour 61.9% de la Province; en 1961, 4,415 pour 72.7% et en 1969, 6,691 pour plus de 86.1%. Par contre, la saison 1971 leur fut sans doute très défavorable puisqu'ils n'ont ramené que 9.3% du total (Tableau 17).

En lui-même le nombre d'unité n'a donc pas une valeur très significative, principalement à cause de la très grande instabilité qui affecte ce genre de pêche. La principale région de chasse se situe au voisinage

6. On sait qu'à la suite des nombreuses pressions de part et d'autre, le gouvernement fédéral a imposé en 1972 des quotas très sévères quand au nombre de captures pour le Québec.

TABLEAU 17

Côte-Nord: nombre et valeur au débarquement des loups-marins capturés en rapport avec le total provincial, 1952-72

Année	Nombre			Valeur au débarquement		
	Québec	Côte-Nord	Pourcentage	Québec	Côte-Nord	Pourcentage
				dollars		
1952	16,097	15,643	97.2	39,111	38,503	98.4
1953	33,807	13,594	40.2	91,270	37,202	40.8
1954	10,951	6,776	61.9	39,759	25,080	63.1
1955	11,228	10,899	97.1	38,386	36,915	96.2
1956	40,809	6,942	17.1	132,773	30,888	23.3
1957	11,852	4,363	36.8	54,969	28,188	51.3
1958	27,280	20,188	74.0	112,349	87,282	77.7
1959	6,072	4,415	72.7	35,515	26,912	75.8
1960	17,867	10,575	59.2	99,710	60,319	60.5
1961	7,912	6,720	84.9	39,776	34,725	87.3
1962	20,107	15,213	75.7	176,628	146,966	83.2
1963	45,797	9,384	20.5	350,667	107,720	30.7
1964	52,804	11,013	20.8	830,981	311,757	37.5
1965	12,683	11,726	92.4	188,595	177,988	94.4
1966	28,501	6,460	22.7	258,207	48,818	18.9
1967	27,901	6,714	24.1	138,714	47,186	34.0
1968	22,438	4,795	21.4	103,965	33,393	32.1
1969	7,770	6,691	86.1	75,995	66,332	87.3
1970	11,842	8,809	74.4	114,342	90.078	78.8
1971	32,590	3,026	9.3	260,759	39,154	15.0
1972	4,945	1,436	29.0	43,775	20,194	46.1

Source: Données fournies par la Section des pêches, B.S.Q.

des Iles-de-la-Madeleine et c'est d'abord dans ce secteur que se fait une bonne ou mauvaise saison de chasse au loup-marin dans le golfe du Saint-Laurent. Comme l'animal y est abattu au printemps sur les glaces flottantes, la position des glaces à cette époque de l'année s'avère d'une importance capitale. Trop éloignées des îles, la chasse devient très difficile, voire impossible; alors, le total provincial subit une chute comme c'est le cas en 1969 (7,770 unités). Bien que sur la Côte-Nord, on observe aussi des fluctuations importantes d'une année à l'autre quant au nombre de bêtes capturées, dans l'ensemble, la saison y est plus régulière, partagée qu'elle est sur une période plus longue.

Aux Iles-de-la-Madeleine, l'animal abattu sur les glaces est surtout le loup-marin du Grœnland (Phoca groenlandica) au moment où il est à peine naissant, d'où lui vient le nom de "blanchon" (whitecoats).[7] Sur la Côte-Nord, la variété la plus commune est le phoque commun ou loup-marin d'esprit (Phoca vitulina) que les pêcheurs appellent aussi harbour seal.[8]

2 - Une valeur proportionnelle

Précisons tout de suite qu'il s'agit de la valeur au débarquement c'est-à-dire du prix payé au pêcheur et non de la valeur marchande du poisson. Il aurait été fort intéressant d'analyser cette dernière; cependant, il n'y a que quelques usines de transformation sur la Côte-Nord et pour cette raison, le Bureau de la statistique du Québec considère les données comme confidentielles.

---

7. Ces nouveaux-nés ont à peu près 36 pouces de long et pèsent environ 15 livres. Ils naissent avec une fourrure blanche, soyeuse, qui commence à brunir dans un délai d'environ une semaine. Au bout de 4 semaines, la transformation est complète et le poil est devenu court et épais.
8. Mansfield, 1963, pp. 4-7 et pp. 10-14.

Au cours de l'année 1972, la valeur totale du poisson débarqué sur la Côte-Nord s'est élevée à 1,113,521 dollars c'est-à-dire 10.4% de la valeur totale provinciale (10,672,454). C'est peu mais cela correspond bien aux captures qui totalisaient 9.5% du volume global de la Province (1,821,560 quintaux). Si l'on excepte la période 1952-54, la valeur du poisson a augmenté presque continuellement, du moins, plus régulièrement que les captures. (Figure 18). On est ainsi passé de 233,335 dollars en 1954 à 374,473 en 1956 et à 585,744 en 1959; l'année suivante montre un léger recul ($444,658) mais, par la suite, la reprise est régulière et dépasse un million de dollars en 1972 (Tableau 18).

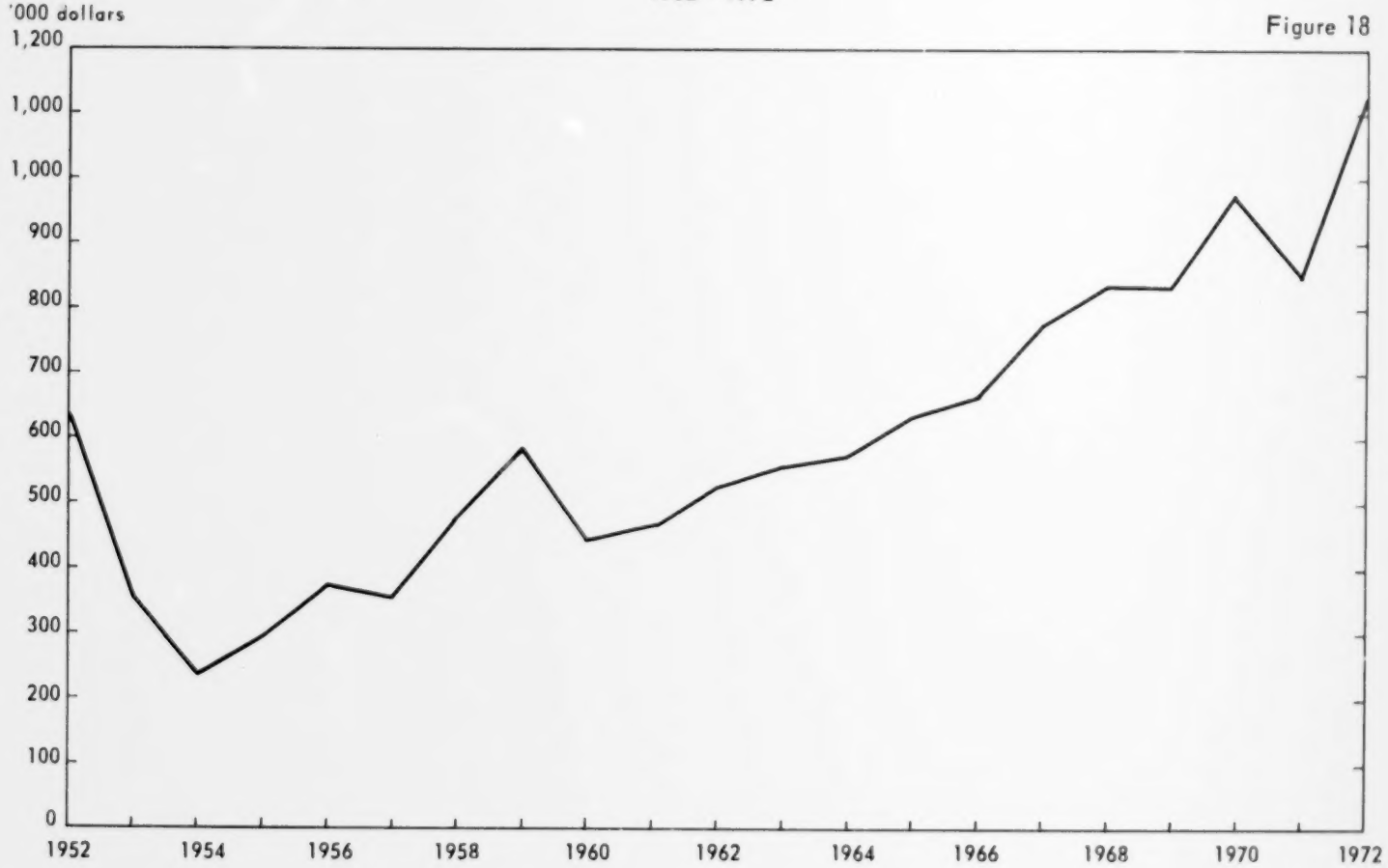
Les captures de morue forment l'essentiel des débarquements. On peut dire sans crainte de se tromper que le prix de vente de cette dernière conditionne, dans une large mesure, l'évolution de la valeur globale du poisson débarqué sur la Côte-Nord. A partir de 1945, le prix d'un quintal de morue n'a cessé de diminuer passant de $4.06 à $1.85 en 1953. (Tableau 19). Mais, après cette date, il a augmenté très régulièrement, doublant presque en trois saisons de pêche. Depuis 1966, il est revenu au niveau de 1945 et dépasse à nouveau les quatre dollars. Cette allure positive du prix de la morue s'est répercutée profondément sur la valeur globale des débarquements comme on peut le voir à la figure 18 et cela depuis 1954, confirmant l'hypothèse avancée précédemment. A notre avis, on ne doit pas trop attacher d'importance à la régression de 1960 qui traduit plutôt une fluctuation saisonnière.

La répartition proportionnelle de la valeur n'est pas tout à fait la même que celle des captures. (Figure 16). Bien sûr, la morue occupe tou-

CÔTE-NORD: VALEUR (1) DU POISSON DÉBARQUÉ

1952 - 1972

Figure 18



(1) au débarquement

Source: Pêches commerciales, B.S.Q.

TABLEAU 18

Côte-Nord: valeur au débarquement du poisson capturé, selon l'espèce, 1952-72

Année	Morue	Hareng	Sébaste	Saumon	Homard	Plie	Flétan	Maquereau	Divers	Total
					en dollars					
1952	428,665	4,400	-	127,048	5,060	122	21,928	29,278	16,316	632,817
1953	187,576	9,394	-	71,390	7,125	130	30,201	28,275	20,853	354,924
1954	83,117	8,586	-	69,645	12,792	120	20,513	22,836	15,726	233,335
1955	145,282	5,120	-	78,283	11,650	40	26,379	11,065	15,161	292,980
1956	180,453	8,456	20,297	107,525	9,300	542	26,397	1,958	19,545	374,473
1957	181,796	5,808	34,020	94,362	8,065	312	10,692	1,090	21,235	357,380
1958	278,385	5,486	28,513	111,666	5,959	492	27,858	250	20,164	478,773
1959	375,810	7,515	23,599	116,164	3,708	703	34,614	780	22,851	585,744
1960	246,277	11,032	22,769	118,137	3,520	1,127	19,768	830	21,198	444,658
1961	250,317	3,451	18,832	137,988	4,425	1,338	18,429	4,830	26,297	465,907
1962	361,103	3,745	8,027	113,861	2,442	1,415	11,294	9,437	16,542	527,866
1963	350,804	4,548	15,095	110,464	4,488	3,144	24,566	29,526	14,909	557,544
1964	395,766	7,398	6,700	72,644	4,906	4,745	16,699	21,045	41,912	571,915
1965	362,330	2,019	82,251	108,124	4,305	13,224	13,023	787	45,956	632,019
1966	368,687	3,277	53,887	110,947	7,405	27,719	14,142	2,132	74,520	662,716
1967	485,054	2,220	45,074	123,340	6,290	52,270	8,778	3,240	53,650	779,916
1968	443,273	1,353	116,013	98,209	9,180	7,548	10,792	52,305	97,285	835,778
1969	378,878	1,319	108,803	116,005	10,600	3,741	14,531	322	203,823	836,022
1970	295,865	3,324	186,762	138,215	20,160	10,216	23,250	1,109	294,320	973,221
1971	313,219	25,716	223,588	84,735	21,620	3,404	18,579	6,343	157,136	854,340
1972	412,452	36,903	195,536	183,495	41,510	2,292	25,376	12,705	200,252	1,113,521
Pourcentage de 1972	37.1	3.4	17.6	16.5	3.7	0.2	2.3	1.0	18.0	100

Source: Données fournies par la Section des pêches, B.S.Q.

jours la place prédominante avec 37.1% du total en 1972 mais la sébaste compte pour 17.6% de la valeur totale (29.2% des captures) tandis que le saumon totalise 16.5% pour 0.8% des captures. Les espèces telles le hareng (3.4%), le homard (3.7%), la plie (0.2%) et le flétan (2.3%) demeurent peu importantes dans la valeur globale. Le secteur "divers" occupe cependant une place plus importante (18.2%) pour la valeur que pour les captures (13.2%). Depuis quatre à cinq ans, la demande pour les mollusques et crustacés comme les bigorneaux, coques, pétoncles, crabes et crevettes, a été assez forte. Certaines de ces espèces, notamment les trois dernières, ont une haute valeur marchande. [9]

La carte (figure 19) de la valeur des prises selon les points de débarquements montre très nettement la prépondérance du comté de Duplessis sur ce plan. Dans l'ensemble, la valeur des prises correspond au volume débarqué et l'on retrouve ici les grands points de débarquement que sont Sept-Iles ($82,084), La Tabatière ($326,814) et le groupe de villages de la partie est de la Basse-Côte-Nord où l'activité principale de la population est celle de la pêche.

Loup-marin

Les revenus apportés par la chasse (ou la pêche) au loup-marin sur la Côte-Nord sont plutôt minces et, sauf pour quelques exceptions, ne dé-

---

9. En 1972, la valeur au débarquement d'un quintal de pétoncles était de $150.31; celle du crabe, $14.94 et de la crevette, $18.34.

TABLEAU 19

Valeur au débarquement du quintal de morue au Québec, 1945-72

Année	Valeur
	dollars
1945	4.06
1946	3.13
1947	2.33
1948	2.58
1949	2.42
1950	2.15
1951	2.54
1952	2.39
1953	1.85
1954	2.17
1955	2.44
1956	2.37
1957	2.12
1958	2.47
1959	2.60
1960	2.74
1961	3.19
1962	3.29
1963	3.31
1964	3.53
1965	3.94
1966	4.06
1967	4.20
1968	4.08
1969	4.14
1970	4.69
1971	5.20
1972	6.17

Source: Données fournies par la Section des pêches, B.S.Q.

passent pas 20% du revenu global de la pêche dans ce secteur. Entre 1952 et 1961, ils évoluent entre $25,000 et $90,000 dollars pour l'ensemble de la région, étant plus rapprochés du premier chiffre que du second. (Tableau 20). Au cours de cette période, le prix moyen de la peau de loup-marin est passé progressivement de $2.06 à $5.17; cependant, malgré cette

FIGURE 19

CÔTE - NORD

RÉSERVOIR MANICOUAGAN

Moisie

Toulnustouc

Manicouagan

Sept - Îles

Sainte - Marguerite (Gallix)

Port - Cartier

Rivière - Pentecôte

Pointe - aux - Anglais

Îlets Caribou

Baie - Trinité

Godbout

Franquelin

Baie - Comeau

LE SAINT - LAURENT

Pointe - aux - Outardes

Ragueneau

Bersimis

Îlets Jérémie

Rivière - Blanche

Sault aux Cochons

Baie - Laval

Forestville

Rivière - Portneuf

Saint - Paul - du - Nord

Sault - au - Mouton

Les Escoumins

Saguenay

Grandes - Bergeronnes

Tadoussac

GASPÉSIE

NOUVEAU - BRUNSWICK

Moisie

Notiskueu

Sheldrake

Rivière - au - Tonnerre

Rivière - Saint - Jean

Magpie

Longue - Pointe - de - Mingan

Havre - Saint - Pierre

Baie - Johan Beetz

Aguanish

Natashquan

Kégaska

Romaine

Baie - des - Loups

Petit Mécatina

ÎLE D'ANTICOSTI

GOLFE DU SAINT - LAURENT

ÎLES DE LA MADELEINE

Middle Bay

Blanc - Sablon

Lourdes - de - Blanc - Sablon

Baie - au - Saumon

Rivière - Saint - Paul

Baie - du - Vieux - Fort

Baie - de - Bradore

Île - aux - Chiens

Saint - Augustin

La Tabatière

Baie - des - Moutons

Tête - à - la - Baleine

Harrington

NEUVE

TERRE

CÔTE - NORD
(1) VALEUR DU POISSON DÉBARQUÉ, PAR PORT
1972

0 20 40 60
milles

● Point de débarquement

—·—·— Frontière provinciale

(1) Au débarquement

75,000 dollars
50,000 ..
25,000 ..
10,000 ..
1,000 ..

Service du dessin, Ministère de l'Industrie et du Commerce

Dressée par Jacquelin Harvey

forte augmentation, le revenu ainsi apporté est resté bien en deça de 20% du revenu global de la pêche. Sans doute, la principale raison est-elle l'augmentation graduelle des revenus totaux de cette dernière.

TABLEAU 20

Côte-Nord: répartition procentuelle du revenu global de la pêche par rapport au revenu de la pêche au loup-marin, 1952-72

Année	Pêche globale	Pêche au loup-marin	Pourcentage
	dollars		
1952	632,817	38,503	6.1
1953	354,924	37,202	10.5
1954	233,335	25,080	10.7
1955	292,980	36,915	12.6
1956	374,473	30,888	8.2
1957	357,380	28,188	7.9
1958	478,773	87,282	16.2
1959	385,744	26,912	7.0
1960	444,658	60,319	13.6
1961	465,907	34,725	7.4
1962	527,866	146,966	27.8
1963	557,544	107,720	19.3
1964	571,815	311,757	54.5
1965	632,019	177,988	28.2
1966	662,716	48,818	7.4
1967	779,916	47,186	6.1
1968	835,778	33,393	4.0
1969	836,022	66,332	7.9
1970	973,221	90,078	9.3
1971	854,340	39,154	4.6
1972	1,113,521	20,194	1.8

Source: Données fournies par la Section des pêches, B.S.Q.

Les meilleurs années furent celles de 1962 à 1965 pendant lesquelles la demande s'avéra excellente à cause de la forte popularité du vêtement de loup-marin. En 1961, les pêcheurs de la Côte-Nord reçurent $9.66 l'unité; en 1962, $11.48; en 1963, $28.31 et en 1964, $15.18. Après 1965, le marché s'est détérioré principalement à cause des campagnes de dénigrement qui surgirent ici et là de par le monde et la valeur de la peau de loup-marin dans cette région est revenue au prix d'avant 1961. En 1966, elle est passée à $7.56, à $7.03 en 1967, à $6.96 en 1968 et, en 1972, elle est remontée à $8.85.

L'augmentation importante de la valeur des peaux de loup-marin entre 1962 et 1965 a évidemment augmenté la part de ce revenu dans le revenu global; en 1961, les revenus de la chasse au loup-marin comptait pour 7.4% du revenu global de la pêche, en 1962, ils grimpent à 27.8%, à 19.3% en 1963, à 54.5% en 1964 (cette année-là, la peau atteignit le très haut prix de $28.31 pour un revenu total de $311,757) et en 1965, à 28.2%. Après 1965, les revenus de cette chasse particulière tombèrent à moins de 10% du revenu global à cause des raisons énumérées auparavant et aussi à cause de l'augmentation régulière des captures globales de poisson. (Tableau 20).

Jusqu'en 1950, la majorité des peaux de loup-marin était achetée par la compagnie St. Lawrence Sea Products qui avait une usine pour traiter les peaux à La Tabatière. Après cette date, cette société abandonna presque complètement ce trafic aux marchands de Montréal qui, à tous les printemps, font la cueillette des peaux sur la Côte-Nord. Ces derniers étaient là d'ailleurs bien avant St. Lawrence Sea Products et ne firent que repren-

dre le contrôle de la situation. Les loups-marins capturés aux Iles-de-la-Madeleine sont achetés par un grossiste d'Halifax (Karl Karlson & Co. Ltd.) qui en fait lui-même la transformation et la distribution.

Dans l'ensemble, le volume des captures débarquées sur la Côte-Nord totalisent à peine 10% du total provincial. C'est dire la faible importance de cette région par rapport au reste du Québec en ce domaine en dépit des facilités que l'on y a introduites depuis quelques années. La morue constitue l'essentiel des débarquements avec une proportion longtemps voisine à 80% du total, mais ramenée depuis 1970 à un pourcentage légèrement inférieur à 50%. Depuis l'introduction du chalutage, la sébaste a fait de grands progrès contrairement au hareng qui semble en voie de régression. Les autres espèces demeurent peu importantes. Notons aussi la popularité récente de la pêche aux mollusques et crustacés tels le crabe, les pétoncles et les crevettes. Les débarquements se font tout le long de la côte entre Tadoussac et Blanc-Sablon mais la Moyenne et la Basse-Côte-Nord dominent nettement, La Tabatière étant de loin le plus important. La Côte-Nord est aussi l'une des deux régions où se capture le loup-marin et cela à l'année longue. Leur nombre est très variable d'une année à l'autre mais, en général, il n'a pas été inférieur à 6,000 unités sauf pour 1971-72 pendant lesquelles les conditions de la chasse ont été profondément modifiées.

La valeur du poisson débarqué ne dépasse guère 10% de la valeur tota-

le provinciale ce qui correspond relativement assez bien aux captures. Elle a augmenté presque continuellement depuis 1952. C'est le prix de la morue qui conditionne dans une large mesure cette dernière, prix qui n'a cessé de croître depuis 1953. Sur le plan proportionnel, la morue se classe au premier rang mais la sébaste et le saumon occupent une place beaucoup plus importante comparativement à leur volume. De même en est-il des mollusques et crustacés qui ont acquis, ces dernières années, une haute valeur marchande. La valeur des prises selon les points de débarquements montre très nettement la prépondérance du comté de Duplessis où l'on retrouve les grands points de débarquement cités auparavant. Enfin, les revenus apportés par la chasse au loup-marin n'ont à peu près pas dépassé 20% du revenu global de la pêche dans cette région, à quelques exceptions près.

CHAPITRE II

UNE ACTIVITE DEJA ANCIENNE: LES TRAFICS DE BOIS A PÂTE, PÂTE DE BOIS ET PAPIER JOURNAL

Les coupes effectuées dans les forêts de la Côte-Nord, ajoutées à une certaine transformation sur place, ont alimenté depuis le début du siècle, un type d'activité maritime dont les principaux éléments sont les trafics du bois à pâte, de la pâte de bois et du papier journal. Il importe d'analyser les composantes de ces trafics.

1 - Le bois à pâte: élément majeur du triptyque

a) Les données globales

Depuis 1957, les coupes effectuées sur les concessions forestières de la Côte-Nord engendrent dans les ports de cette région, un trafic de bois à pâte évoluant entre 1,000,000 et 1,500,000 tonnes annuellement (328,125-492,265 cordes). [1] Selon les années, cela représente de 25 à 58% du trafic total québécois de bois à pâte. Pour l'année 1971, les expéditions effectuées à partir de ces ports s'élèvent à 1,543,132 tonnes c'est-à-dire 47.9% du total provincial. (Figure 20 et tableau 21).

Il s'agit en grande partie de cabotage dans une proportion généralement supérieure à 80%. Le trafic vers les ports étrangers, quoique

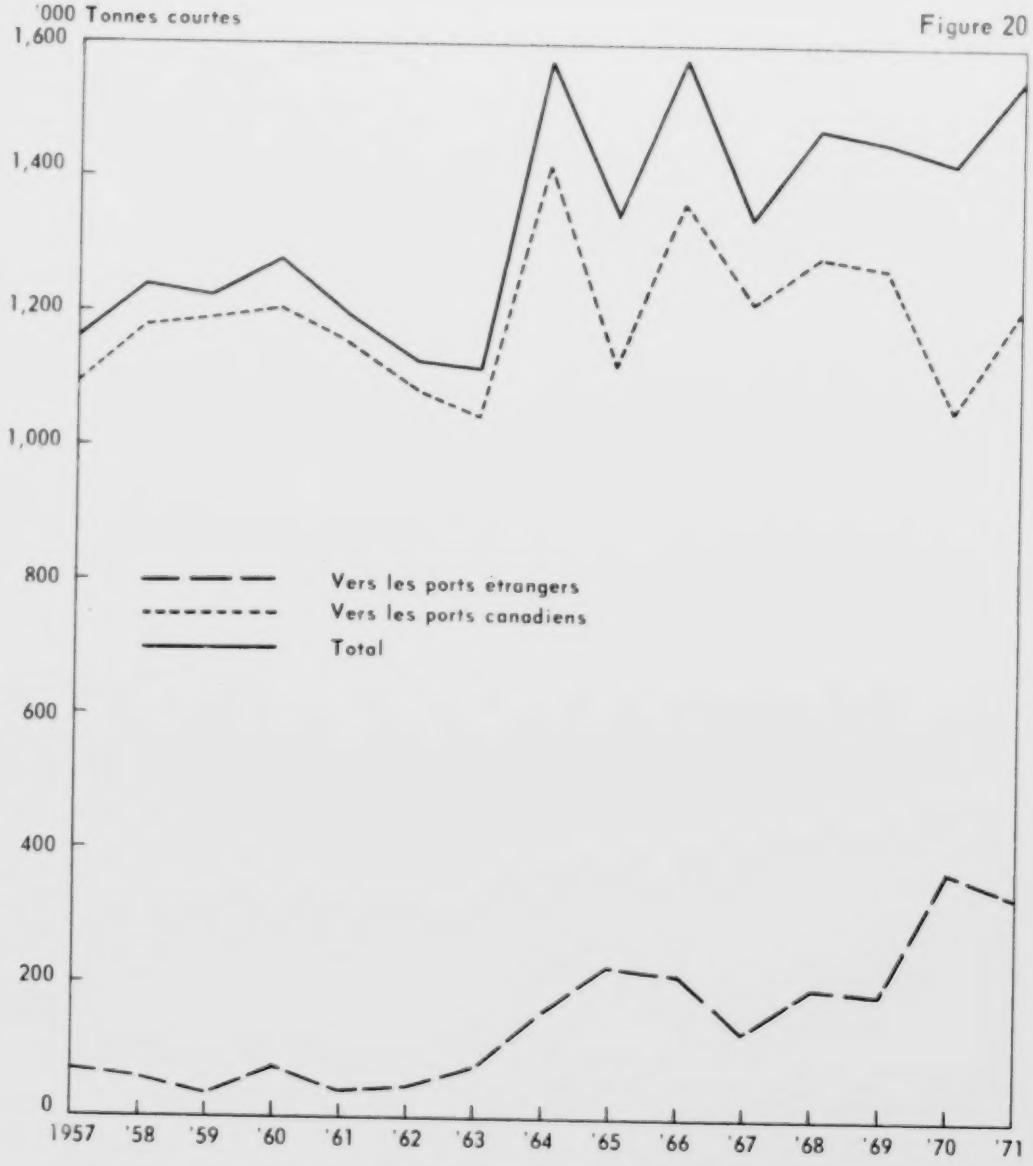
---

1. Bien qu'il soit possible d'obtenir des chiffres à partir de 1952, le B.F.S. nous conseille de les ignorer étant donné l'incertitude qui règne à leur sujet. Notons aussi qu'une corde de bois forme un volume apparent de 128 pieds cubes.

CÔTE-NORD: TRAFIC TOTAL DE BOIS À PÂTE,

1957 - 1971

Figure 20



Source: Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 21

Côte-Nord: trafic total de bois à pâte par rapport au trafic total québécois, 1957-71

Année	Trafic total québécois	Trafic de la Côte-Nord	Pourcentage
	en tonnes courtes		
1957	2,006,694	1,159,990	57.8
1958	4,329,889	1,236,991	28.6
1959	4,809,427	1,221,366	25.4
1960	4,904,442	1,278,688	26.1
1961	4,138,946	1,196,824	28.9
1962	3,599,915	1,128,298	31.3
1963	2,443,714	1,185,619	48.5
1964	3,780,505	1,575,802	41.7
1965	3,431,711	1,343,686	39.1
1966	4,124,319	1,577,743	38.2
1967	3,473,728	1,341,776	38.6
1968	3,258,433	1,479,039	45.3
1969	3,500,257	1,435,227	41.5
1970	3,055,772	1,423,313	46.5
1971	3,219,971	1,543,132	47.9

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

faible, s'accroît assez régulièrement depuis 1967. (Tableau 22). Les expéditions vers les ports canadiens sont effectuées à partir de cinq ou six ports dont les plus importants sont, en 1971, Forestville avec 74.1% du total, Baie-Comeau 13.2%, Les Escoumins 8.6% et Pentecôte 3.2%. (Tableau 23).

Vers l'étranger, deux points d'expédition: Baie-Comeau, 79.0% du total et Godbout, 21.0%. Dans le premier type de trafic, nous n'avons pas observé de réception et, dans le second, elles sont si minimes que nous les laisserons de côté. (Tableau 24).

b) Les expéditions vers les ports étrangers

Peu de bois à pâte coupé dans les riches forêts de la Côte-Nord est exporté. De 68,310 tonnes qu'elles étaient en 1957 (5.9% du total de la région), les expéditions vers les ports étrangers totalisent, en 1971, 340,847 tonnes. Les meilleurs années se situent vers la fin de la période, notamment entre 1964 et 1971 avec 1970 comme point dominant. Les 370,840 tonnes exportées cette année-là, comptaient pour 26.1% du trafic global de bois à pâte sur la Côte-Nord. Comme nous l'avons dit précédemment, la part du trafic vers les ports étrangers reste donc assez mince mais la proportion a tendance à augmenter. (Figure 20).

Les auteurs de ce trafic sont, par le port de Baie-Comeau, la Quebec North Shore Paper et, par celui de Godbout une trentaine de milles en aval, la St. Regis Paper (Canada) Limited. [2] Dans le premier cas, les ex-

---

2. La St. Regis Paper (Canada) Ltd. est une filiale canadienne de la St. Regis Paper Company, une compagnie américaine engagée dans diverses branches de l'industrie du papier. Cette société possède de nombreuses filiales dans toutes les parties du monde. Au 31 décembre 1971, ses réserves forestières s'élevaient à 7,796,000 acres dont 4,054,000 au Canada et sur la Côte-Nord. Voir à ce sujet: Moody's, 1972, p. 3334.

TABLEAU 22

Côte-Nord: trafic global de bois à pâte, selon le type de trafic, 1957-71 (tonnnes courtes)

Année	Vers les ports étrangers	Pourcentage	Cabotage	Pourcentage	Total	Pourcentage
1957	68,310	5.9	1,091,680	94.1	1,159,990	100
1958	57,305	4.6	1,179,686	95.4	1,236,991	100
1959	33,000	2.7	1,188,366	97.3	1,221,366	100
1960	72,169	5.6	1,206,519	94.4	1,278,688	100
1961	38,330	3.2	1,158,494	96.8	1,196,824	100
1962	42,420	3.9	1,085,878	96.1	1,128,298	100
1963	71,543	6.5	1,042,533	93.5	1,114,076	100
1964	156,679	9.9	1,419,123	90.1	1,575,802	100
1965	223,328	16.6	1,120,358	83.4	1,343,686	100
1966	213,364	13.5	1,364,379	86.5	1,577,743	100
1967	127,764	9.5	1,214,012	90.5	1,341,776	100
1968	192,051	12.9	1,286,988	87.1	1,479,039	100
1969	186,415	12.8	1,268,812	87.2	1,455,227	100
1970	370,840	26.1	1,052,473	73.9	1,423,313	100
1971	340,847	22.1	1,202,285	77.9	1,543,132	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 23

Côte-Nord: principaux expéditeurs de bois à pâte, trafic vers les ports canadiens, 1957-71 (tonnes courtes)

Année	Baie-Comeau	%	Forestville	%	Les Escoumins	%	Pentecôte	%	Autres	%	Total
1957	2,730	0.2	760,973	69.7	127,140	11.6	56,655	5.9	144,182	12.6	1,091,680
1958	22,240	1.9	770,121	65.3	80,662	6.8	37,800	3.2	268,863	22.8	1,179,686
1959	18,940	1.6	748,375	63.0	67,760	5.7	8,710	0.7	344,581	29.0	1,188,366
1960	2,250	0.2	744,318	61.7	136,384	11.3	19,463	1.6	285,951	25.2	1,206,519
1961	3,800	0.3	788,447	68.0	72,400	6.2	25,704	2.1	268,143	23.4	1,158,494
1962	90,625	8.3	651,275	60.0	56,440	5.2	19,100	1.7	268,428	24.8	1,085,878
1963	186,882	16.7	699,339	62.7	41,380	3.7	22,211	1.9	164,264	15.0	1,114,076
1964	254,591	17.9	898,272	63.3	157,400	11.1	27,310	1.9	81,550	6.7	1,419,123
1965	146,520	13.1	852,188	76.1	121,650	10.8	-	-	-	-	1,120,358
1966	240,200	17.6	833,271	61.1	235,841	17.3	53,765	3.9	1,302	0.1	1,364,379
1967	227,170	18.7	704,008	58.0	195,117	16.1	78,955	6.5	8,762	0.7	1,214,012
1968	177,622	13.8	846,746	65.7	156,325	12.1	72,900	5.7	33,395	2.7	1,286,988
1969	154,180	12.1	849,020	66.9	175,350	13.8	70,347	5.5	19,815	1.7	1,268,712
1970	120,348	11.4	781,620	74.1	144,705	13.7	4,850	0.4	950	0.4	1,052,473
1971	159,490	13.2	892,000	74.1	103,620	8.6	37,680	3.3	9,495	0.8	1,202,285

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 24

Côte-Nord: expéditions de bois à pâte vers les ports étrangers, 1957-71 (tonne courte)

Année	Baie-Comeau	Pourcentage	Godbout	Pourcentage	Total	Pourcentage
1957	-	-	68,310	100	68,310	100
1958	255	0.5	57,050	99.5	57,305	100
1959	6,600	20.0	26,400	80.0	33,000	100
1960	7,819	10.3	64,350	89.7	72,169	100
1961	-	-	38,330	100	38,330	100
1962	15,750	37.1	26,670	62.9	42,420	100
1963	10,343	14.5	61,200	85.5	71,543	100
1964	78,557	50.1	78,122	49.9	156,679	100
1965	161,638	72.2	61,690	27.8	233,328	100
1966	149,464	70.1	63,900	29.9	213,364	100
1967	75,764	59.3	52,000	40.7	127,764	100
1968	99,921	51.9	92,130	48.1	192,051	100
1969	131,779	70.6	54,636	29.4	186,415	100
1970	295,068	79.5	75,772	20.5	370,840	100
1971	269,522	79.0	71,325	21.0	340,847	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

péditions de bois à pâte débutèrent en 1958 mais n'atteignirent une taille importante qu'à partir de 1964, l'année la plus fructueuse étant celle de 1970 avec 295,068 tonnes, 79.5% du total. Sur le plan proportionnel, la part de Baie-Comeau dans ce trafic demeure très variable mais dans l'ensemble, s'avère meilleure vers la fin de la période. (Tableau 24).

Dans le second cas, les exportations de bois à pâte débutèrent bien avant celles de Baie-Comeau, [3] en fait, quelques années après la Première guerre mondiale. Mais, elles n'ont jamais atteint une ampleur bien considérable, étant toujours demeurées inférieures à 100,000 tonnes par année. Pour l'année 1971, elles s'élèvent à 71,325 tonnes. (Photos 18 et 19).

La figure 21 montre la destination des 341,047 tonnes de bois à pâte expédiées de la Côte-Nord vers l'étranger en 1971. Le bois à pâte originant de Baie-Comeau est destiné surtout aux pays méditerranéens tels que la France avec 56.6% du total, la Yougoslavie (12.4%), l'Italie (9.5%) et la Tunisie (0.6%), tandis que de Godbout, le bois à pâte est expédié vers les ports américains des Grands lacs dans une proportion de 21.9% du trafic total du bois à pâte vers l'étranger.

c) Les expéditions vers les ports canadiens

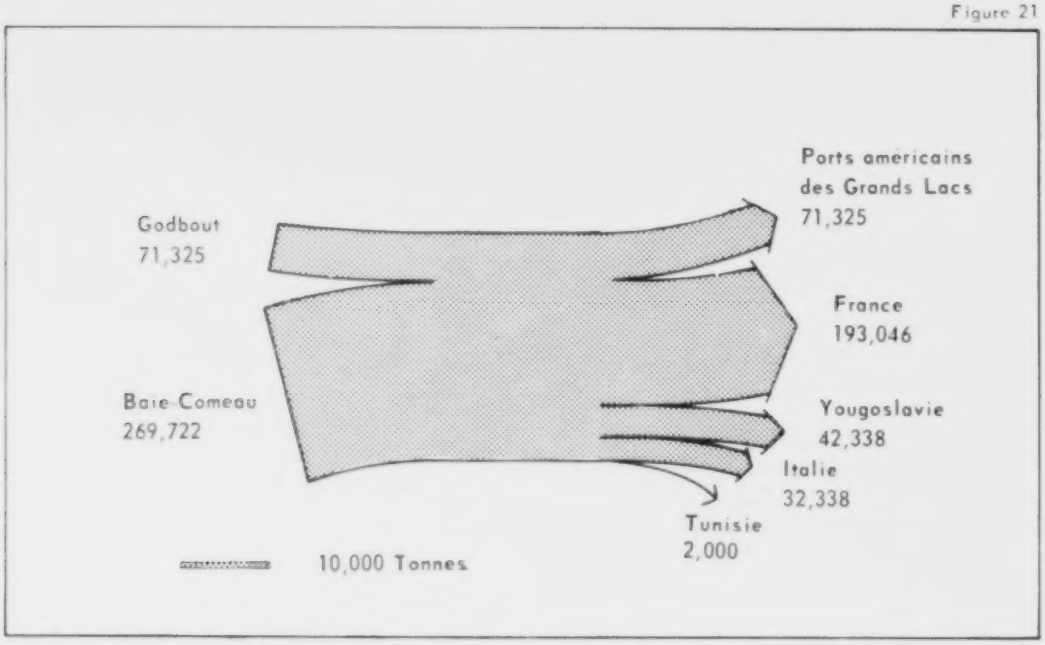
Le tableau 22 montre bien l'énorme prépondérance des expéditions vers les ports canadiens sur la Côte-Nord. Depuis 1957, les quantités manutentionnées au sein de ce trafic ont assez peu varié, se situant entre 1,000,000

---

3. C'est là que vivait, au début du siècle, le Dr Napoléon Comeau, naturaliste et explorateur réputé.

CÔTE-NORD: EXPÉDITIONS DE BOIS À PÂTE VERS LES PORTS ÉTRANGERS, 1971

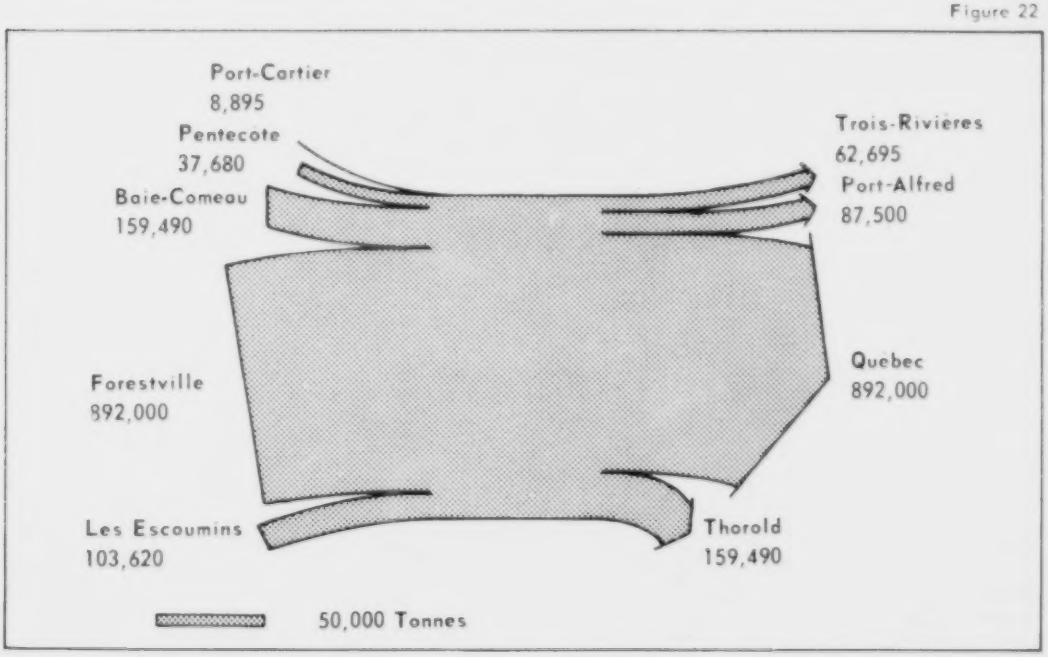
Figure 21



Source: Transport maritime, Stat. Can.

CÔTE-NORD: EXPÉDITIONS DE BOIS À PÂTE VERS LES PORTS CANADIENS, 1971

Figure 22



Source: Transport maritime, Stat. Can.

J. Harvey

Photo 18 - Godbout. Quai de la compagnie St. Regis Paper. A noter la goulotte acheminant le bois de la Godbout aux installations de chargement.

et 1,500,000 tonnes par année. Elles n'ont jamais constitué moins de 73% du total, se maintenant généralement au-dessus de 80%.

Autrefois, les centres d'expédition étaient nombreux sur la Côte-Nord, particulièrement entre Tadoussac et Sept-Iles. Depuis une dizaine d'années cependant, la disparition de plusieurs exploitants forestiers et la concentration des opérations chez d'autres, a sensiblement réduit leur nombre; actuellement, on en compte à peine six ou sept dans tout ce secteur. Les plus importants sont Forestville, Baie-Comeau et Les Escoumins. Pour l'année 1971, ils font 95.9% des expéditions totales intérieures de bois à pâte. (Tableau 23).

J. Harvey

Photo 19 - Godbout. Chargement de bois à pâte au quai de la St.Regis Paper. Dans le centre droit, vers l'ouest, le quai de la traverse entre Godbout et Matane.

Forestville est, de loin, l'expéditeur principal avec entre 60% et 75% du trafic global c'est-à-dire quelque 700,000 à 900,000 tonnes par année. En 1971, 892,000 tonnes (74.1% du total) furent expédiées par ce port, la quasi-totalité allant au moulin à papier de l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills, situé à Québec. (Figure 22).

Le trafic de bois à pâte dans le port de Forestville débuta en 1942 lorsque l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills [4] transféra ses opérations

---

4. La compagnie Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Limited, membre du Reed Paper Group d'Angleterre, a été fondée en 1924 par des intérêts canadiens et britanniques. Elle opère trois moulins (Québec, Dryden et Toronto) produisant, au total, quelque 600,000 tonnes par année de papier journal, auxquelles s'ajoutent un certain nombre de sous-produits du bois. Ses approvisionnements en matières premières proviennent en partie de quelque 3,432 m.c. de concessions forestières ordinaires et 40 m.c. de concessions

forestières du bassin de la Montmorency à ceux de la Betsiamites et Sault-aux-Cochons sur la Côte-Nord. La compagnie y construisit son propre quai (il y en avait déjà un sur place, propriété du Ministère fédéral des Transports), des installations pour le chargement du bois à pâte et une dalle humide (un mille de long) pour acheminer ce dernier de la Sault-aux-Cochons jusqu'aux calles du navire.

Le transport du bois à pâte entre Forestville et Québec (une distance de 180 milles marins) est l'affaire de la St.Charles Transportation Company (incorporée en 1947), filiale à part entière de l'A.C.P. and P.M.L. Jusqu'en 1968, il était effectué par quatre navires (anciennes barges de débarquement de la Seconde guerre mondiale), chacun transportant quelque 1,800 tonnes de bois à pâte avec un équipage de 23 hommes. [5] En général, le trajet Forestville - Québec - Forestville durait une cinquantaine d'heures. Mais, l'opération de cette flotte était devenue très dispendieuse à cause de l'augmentation des salaires et des frais d'entretien. En mai 1968, l'Anglo adoptait un nouveau système pour le transport de son bois à pâte. Les quatre navires initiaux furent remplacés par deux barges (semblables à des radeaux flottants), chacune embarquant quelque 3,600 cordes de bois à pâte. Un puissant remorqueur, mû par des moteurs-diésel de 1,500 chevaux-vapeur chacun, pousse (ou tire selon les conditions atmosphé-

---

4. forestières spéciales, localisées au Québec. Environ 30% de ses approvisionnements en bois à pâte est acheté de producteurs privés. La Division de Québec est en mesure de produire, par année, 365,000 tonnes de papier journal, 80 de papier d'emballage et 200 de pâte au bisulphite. Elle emploie 1,300 personnes à Québec et 1,200 en forêt sur la Côte-Nord. Le bureau-chef de la compagnie est situé à Québec sur le boulevard des Capucins.
5. Ces navires étaient le FRANK J. HUMPHREY, le GUY BARTHOLOMEW, le ROBERT McMICHAEL et le R.A. McINNIS.

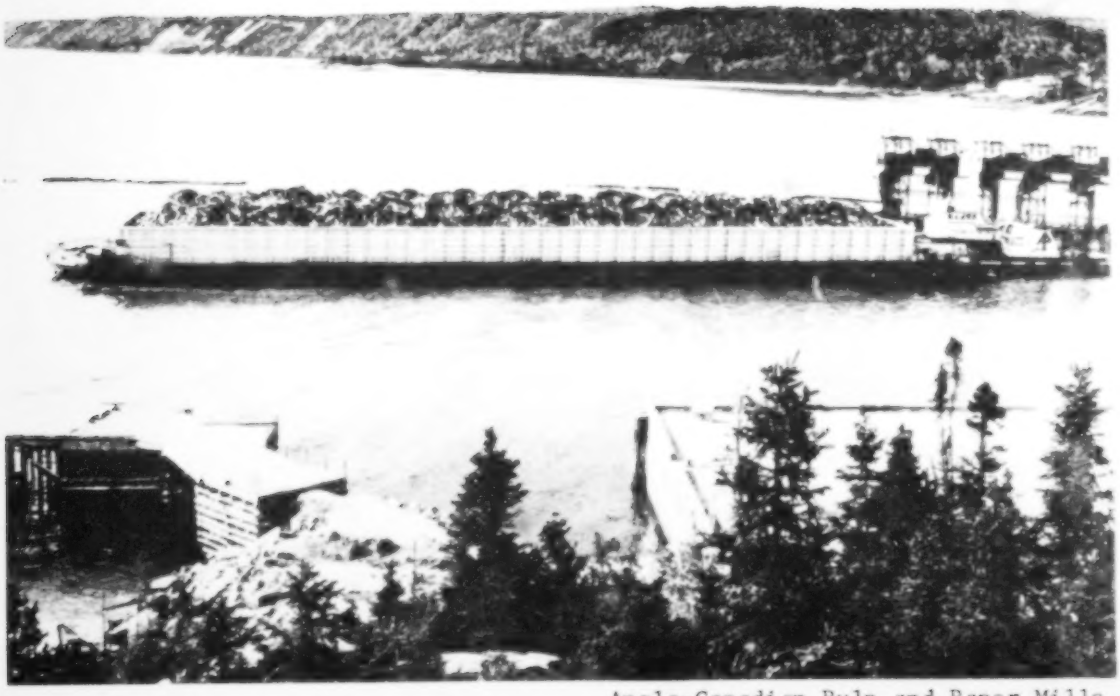
riques) la barge ou même les deux à la fois. L'ancien système nécessitait 102 membres d'équipage, celui-ci 9. Amarrées bout à bout, les deux barges ont 101 pieds de long par 75 de large avec un tirant d'eau de 14 pieds (4.3 m). Les billes sont directement déversées dans le "navire" par la dalle humide et déchargées avec l'aide de grues à mâchoires. Le système du remorquage est utilisé depuis longtemps avec succès sur le Mississipi et en Colombie-Britannique. Sous des conditions normales d'opération, il permet d'atteindre une très grande efficacité à peu de frais. [6] (Photos 20 et 21).

A Baie-Comeau, les expéditions de bois à pâte vers les ports canadiens sont un fait plus récent, qui remonte à 1955. Jusqu'en 1961 cependant, elles furent très peu importantes, la meilleure année étant 1958 avec 22,240 tonnes, constituant à peine 2% du trafic global de bois à pâte sur la Côte-Nord. Après cette date, elles vont augmenter considérablement, au-delà de 200,000 pour certaines années. En 1971, elles totalisent 159,490 tonnes c'est-à-dire 13.2% du cabotage total. (Tableau 23).

Baie-Comeau est le port d'expédition de la Quebec North Shore Paper dont nous parlerons en détail dans les pages consacrées au trafic du papier journal. Ses concessions forestières, les plus vastes dans cette région, sont situées dans l'arrière-pays immédiat. Elles servent surtout à approvisionner le moulin à papier de Baie-Comeau mais une partie du bois coupé est aussi destiné au moulin de l'Ontario Paper à Thorold en Ontario. (Figure 22). L'Ontario Paper possède ses propres concessions forestières dans

---

6. Pulp and Paper News, 1968, p. 17.



Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills

Photo 20 - Forestville. Quai de l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills. Départ vers Québec d'une barge chargée de bois à pâte.

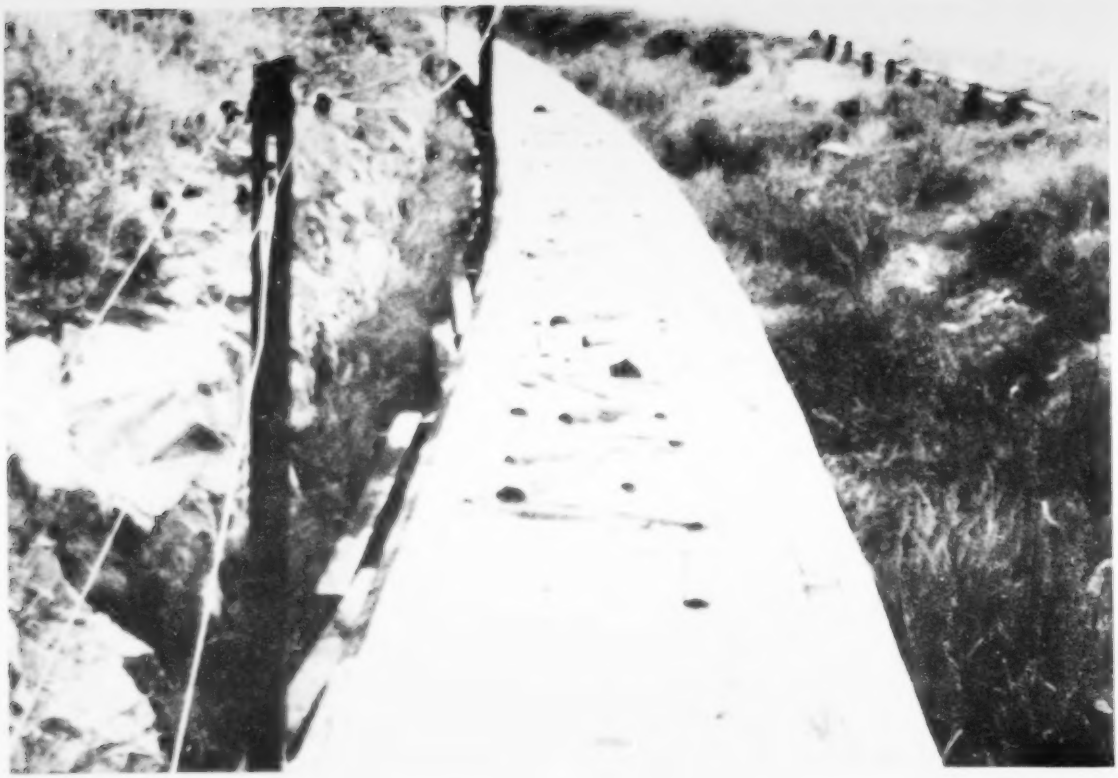
cette dernière province (3,227 milles carrés). L'addition, en 1962, d'une troisième machine à papier au moulin de Thorold augmenta de beaucoup ses besoins en matières premières et il fut alors nécessaire d'obtenir du bois à pâte d'une autre source. Le transport est effectué par la Quebec & Ontario Transportation Company Limited, filiale de l'Ontario Paper. Q.N.S.P. aménagea elle-même ses propres installations portuaires pour le chargement de bois à pâte. Une dalle humide, longue de 10 milles, achemine ce dernier, de la rivière Manicouagan au quai. (Photo 22).

Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills

Photo 21 - Québec. Quai de l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills. Arrivée d'une barge chargée de bois à pâte en provenance de Forestville.

Les expéditions effectuées à partir des Escoumins sont similaires à celles de Baie-Comeau. Depuis 1964, elles se maintiennent au-dessus de 100,000 tonnes par année, ce qui leur donne une répartition procentuelle semblable à celle de ce dernier port. (Tableau 23). Elles sont l'oeuvre de la Consolidated-Bathurst Limited [7] possédant quelque 402 milles carrés de concessions forestières dans ce secteur. Le quai de chargement appartient au Ministère fédéral des Transports mais la compagnie y a aménagé elle-même ses propres installations pour la manutention du bois à pâte. Une dalle humide (un mille de long) amène ce dernier de la rivière des Escoumins aux calles du navire et de là, il est transporté aux moulins de la

7. La Consolidated-Bathurst Ltd. - Consolidated Paper Corporation Ltd. avant 1967 - est une compagnie canadienne produisant surtout du papier journal. Elle possède des moulins à Bathurst (N.-B.), Shawinigan, New



J. Harvey

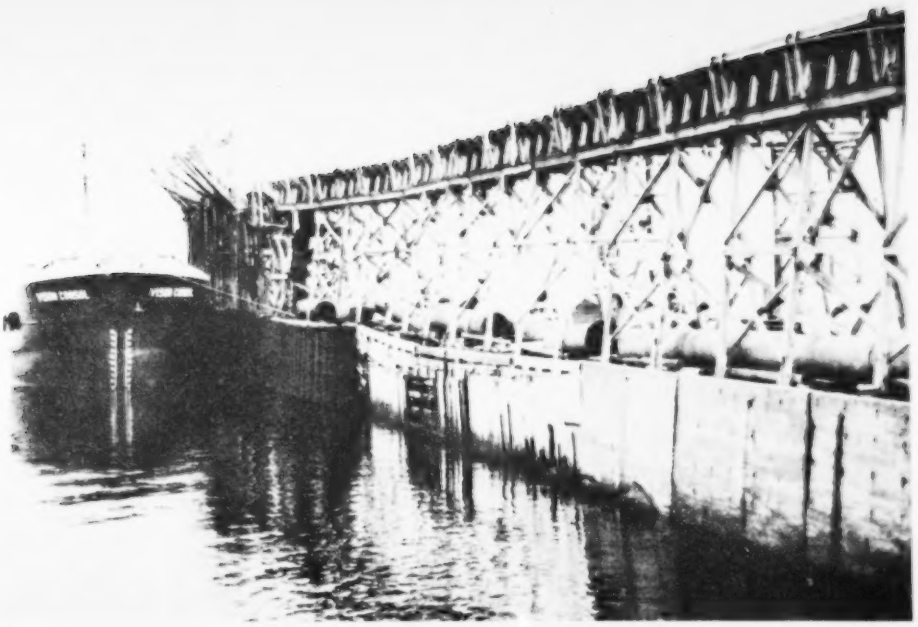
Photo 22 - Baie-Comeau. Dalle humide de la Q.N.S.P. acheminant le bois à pâte de la Manicouagan aux installations portuaires (10 milles). Dans la partie supérieure droite, la route 15.

Consolidated-Bathurst à Port-Alfred et à Trois-Rivières par les propres navires de la compagnie. (Figure 22 et Photo 23).

Pentecôte est le lieu d'expédition de la Compagnie Internationale de Papier du Canada dont les concessions forestières dans cette région englobent 505 milles carrés. [8] Les opérations forestières y ont débuté aux alentours de 1923. Depuis cette époque, les quantités de bois transportées

---

7. Richmond, Grand-Mère, Portage-du-Port, Trois-Rivières, Cap-de-la-Madeleine et Port-Alfred. La production totale de papier journal totalisait 1,038,727 tonnes par année (1972). Le plus important est celui de Shawinigan avec 292,674 tonnes par année (1972). Ses approvisionnements proviennent de 22,850 milles carrés de concessions forestières dont 20,200 au Québec. Au-delà de 15,000 personnes sont à son emploi au Canada.
8. La Cie Internationale de Papier du Canada - Canadian International Paper Company (incorporée au Québec sous le nom de St. Maurice Lumber Company (en 1916) et devenue Canadian International Paper en 1925) - oeuvre surtout dans le secteur du papier journal avec une production globale



J. Harvey

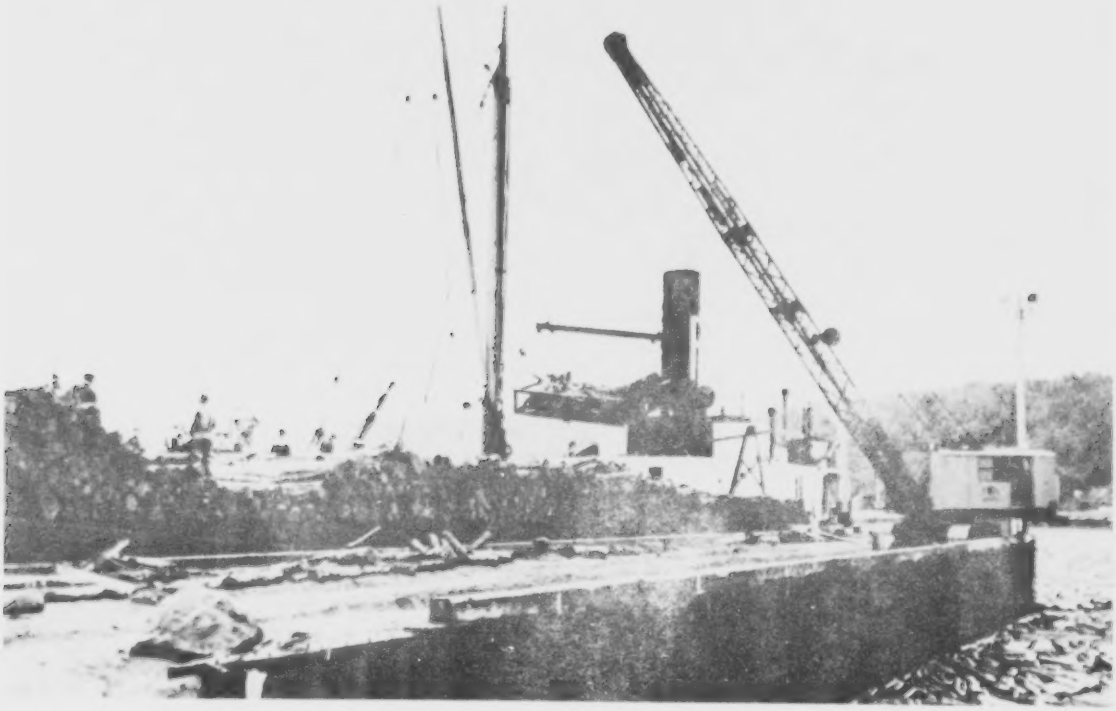
Photo 23. Les Escoumins. Aménagements portuaires de la Consolidated Bathurst. Au quai, un navire de la compagnie, le Vison Consol.

au moulin de Trois-Rivières varièrent beaucoup d'une année à l'autre bien qu'elles se soient toujours maintenues au-dessous de 80,000 tonnes par année. En 1971, elle s'élèvent à 37,680 tonnes, 3.3% du total. (Tableau 23).

La C.I.P. a construit elle-même le quai de chargement au cours des années 1924-25. En 1947, il a été rénové de façon à accueillir des navires de plus fort tonnage et actuellement, 24 pieds d'eau minimum y sont disponibles. Il n'y a pas de dalle humide contrairement à la plupart des autres ports sur la Côte-Nord affectés à ce type de trafic. Le bois à pâte est

---

8. (1971) de 1,149,000 tonnes par année. Elle possède des moulins à Hawskesbury, Gatineau, La Tuque, Matane et Trois-Rivières et des scieries à Calumet et Causapscal. Ses approvisionnements en matières premièrs proviennent de concessions forestières d'une superficie de 21,385 m.c. au Québec. Le moulin de Trois-Rivières est en mesure de produire 339,030 tonnes de papier journal par année (1971).



J. Harvey

Photo 24 - Pentecôte. Chargement de bois à pâte au quai de la C.I.P. Le tout se fait à l'aide d'une grue mobile dont le chariot rectangulaire cueille les billes à même les eaux avoisinantes, processus long et laborieux. Le bois à pâte est arrimé sur le navire.

transporté par camions des lieux de coupe et déchargé directement dans les eaux de la rivière Pentecôte où il est retenu par une estacade à proximité du quai. Le navire est chargé à l'aide d'une grue mécanique mobile, installée sur le quai, dont le chariot à forme rectangulaire, cueille les billes à même les eaux avoisinantes et les dépose sur ce dernier où elles sont arrimées. Le chargement dure souvent de 4 à 5 jours. (Photo 24).

Les autres ports où il se fait actuellement des expéditions de bois à pâte sur la Côte-Nord sont ceux de Baie-Trinité, Pointe-Noire, Franquelin, Pointe-aux-Anglais et Sault-au-Mouton. Pour l'année 1971, elles totali-

sent 9,495 tonnes, à peine 0.8% du total. (Tableau 23). Le trafic le plus important et le plus régulier est celui de la St.Lawrence Corporation Limited, [9] effectué par le port de Baie-Trinité à l'entrée du golfe. Il ne dépasse cependant pas les 50,000 tonnes par année. Le bois à pâte est transporté au moulin de Trois-Rivières. Les quantités expédiées par les trois autres restent mineures et n'ont cessé de régresser ces dernières années.

Entre 1958 et 1964, Consolidated-Bathurst, dont nous avons parlé auparavant, a expédié vers ses moulins de Port-Alfred et Trois-Rivières, des quantités relativement importantes de bois à pâte cela à partir de Portneuf. En 1959, ces expéditions atteignaient 182,690 tonnes; en 1961, 182,720. Elles ont rapidement diminué cependant et, la dernière année du trafic, ne marquait déjà plus que 62,700 tonnes. Par la suite, la compagnie a concentré ses expéditions à partir du port des Escoumins.

Nous voudrions ouvrir ici une parenthèse sur un mode de transport fluvial de bois à pâte presque entièrement disparu, celui des goélettes. Il est difficile d'évaluer les quantités actuellement transportées par ces dernières entre les divers ports du Saint-Laurent; cependant, même en l'ab-

---

9. La compagnie St. Lawrence Corporation Limited, filiale de Domtar Limited (Domtar Limitée), est une société principalement engagée dans la fabrication du papier journal. Elle opère quatre moulins situés à Dolbeau, Trois-Rivières, East Angus et Red Rock en Ontario. Les deux premiers ont une capacité respective de 191,290 et 210,070 tonnes de papier journal et d'autres papiers par année (1971). Elle possède quelque 10,310 milles carrés de concessions forestières dont 2,944 sur la Mistassini, 564 sur la Côte-Nord, 2,395 sur la rivière du Chef, 341 sur la rivière du Loup, 145 sur la Saint-François, 4,195 à Red Rock (Ontario) et 54 dans le Maine (E.-U.). Cette compagnie a été incorporée le 19 mai 1930 avec une charte du Dominion.

sence de données précises, nous estimons qu'elles sont bien minces. La Compagnie Internationale de Papier en loue encore un certain nombre (entre 150 et 300 cordes par voyage) pour le transport de cette matière première entre Pentecôte et Trois-Rivières. D'autres compagnies font peut-être de même mais nous n'avons pu le vérifier avec certitude. La disparition des goélettes traditionnelles sur le fleuve Saint-Laurent est un phénomène bien connu et, si autrefois le transport du bois à pâte (pitoune) était l'une de leurs principales activités, aujourd'hui, il est à la veille de n'être plus qu'un souvenir.

2 - La pâte de bois: un trafic presque disparu

Les expéditions de pâte de bois dans les ports de la Côte-Nord n'ont jamais atteint une ampleur bien considérable, du moins sur le plan volume. Jusqu'en 1966, elles étaient le fait de deux compagnies bien distinctes, la Quebec North Shore Paper Company à travers le port de Baie-Comeau et la Gulf Pulp and Paper Company à travers ceux de Clarke City, Pointe-Noire et Sept-Iles. Cette dernière société cessa ses opérations au cours de l'année 1967; actuellement, seule la Q.N.S.P. est active en ce domaine.

L'annonce récente de la construction d'une usine de pâtes chimiques dans le secteur de Port-Cartier - Sept-Iles devrait cependant modifier considérablement l'évolution de ce trafic maritime sur la Côte-Nord. Une fois en fonctionnement (1974), cette usine produira quelque 260,000 tonnes par année, qui seront expédiées principalement vers l'Europe.

a) Les données globales

Entre 1952 et 1966, le trafic total annuel de pâte de bois [10] dans les ports de cette région s'est généralement maintenu aux alentours de 100,000 tonnes, un peu plus un peu moins, selon les années. Après 1966, il amorce une chute décisive, conséquence d'une part de la disparition de l'un des deux artisans du trafic la Gulf Pulp and Paper et, d'autre part, de l'affaiblissement très net du marché mondial de la pâte mécanique, plusieurs pays assurant maintenant leurs besoins en ce domaine. [11] On est ainsi passé de 129,635 tonnes en 1966 à 59,964 l'année suivante et à peine 3,800 en 1971. Il s'agit surtout d'expéditions internationales, dans une proportion presque toujours supérieure à 90%. (Figure 23).

b) Les expéditions vers les ports étrangers

Nous n'insisterons pas sur l'importance du trafic vers les ports étrangers qui constitue la presque totalité des expéditions de pâte de

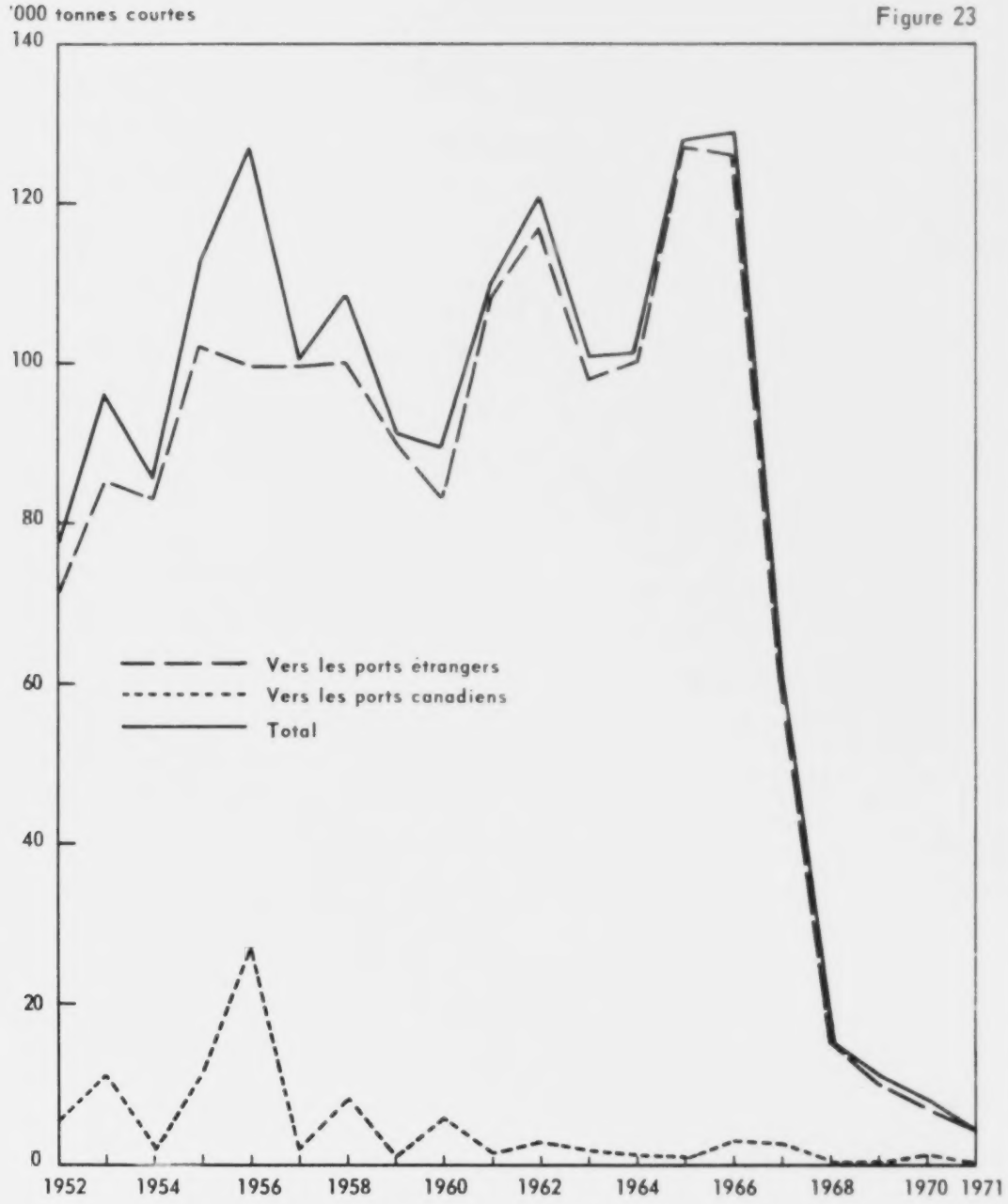
---

10. La fabrication des pâtes de bois consiste à séparer les fibres cellulosiques du bois, normalement cimentées, en des fibres individuelles par un procédé de mise en pâte appelé pulping. Une fois désassemblées, elles sont mélangées à d'autres fibres, et souvent à d'autres matériaux, pour être rassemblées sous la forme de feuille de papier. Cette séparation du tissu végétal nécessite une dépense d'énergie, laquelle peut être mécanique, chimique, thermique ou une combinaison de ces dernières d'où les noms que l'on donne à ces produits.
11. La pâte mécanique est celle que l'on obtient en utilisant l'énergie mécanique seulement. Dans ce procédé, les billes, une fois écorcées, sont pressées contre une meule constituée de fines particules abrasives de carborundum ou d'alundum, reliées par un ciment vitrifié. Le bois y est désintégré en une mixture de fibres entières, de fibres brisées, de petits faisceaux de fibres et de débris très fins. Ce procédé nécessite une consommation d'énergie électrique de 1,200 kWh par tonne. La presque totalité de la production entre dans la fabrication du papier journal canadien et environ 5% est mis en vente à l'étranger.

CÔTE-NORD: EXPÉDITIONS DE PÂTE DE BOIS

1952 - 1971

Figure 23



Source: Transport maritime, Stat. Can.

bois sur la Côte-Nord; le tableau 25 est très éloquent à ce sujet. Nous allons plutôt traiter de l'activité des deux artisans de ce trafic.

i) Gulf Pulp and Paper Company Limited

Jusqu'en 1966, le principal producteur de pâte de bois sur la Côte-Nord était la Gulf Pulp and Paper Company Ltd. [12] dont l'usine était située à Clarke City, quelque 20 milles à l'ouest de la baie de Sept-Iles. Dès le début du siècle (1910), cette société y avait construit une usine de pâte sèche et de pâte moulée (pâte mécanique) dont la capacité atteignait, les dernières années, 265 tonnes courtes par jour. [13] La production était entièrement absorbée par la compagnie-mère (Reed Paper Group Limited, Angleterre) à des prix et conditions compétitifs avec ceux qu'elle pouvait obtenir ailleurs, particulièrement de ses fournisseurs suédois en pâte mécanique; il s'agissait donc d'un marché "captif". En même temps que s'installait sur la Côte-Nord la première usine d'importance majeure, on construisit, à proximité de cette dernière, toute une série d'habitations destinées à recevoir les quelque 175 travailleurs nécessaires à son fonctionnement. Clarke City devint rapidement une ville "fermée", la presque totalité des constructions appartenant à la Gulf Pulp and Paper. Caractéristique douteuse, qui sera encore l'apanage de cette agglomération, lorsque cette société y cessera ses opérations en 1967. (Photo 25).

---

12. Gulf Pulp and Paper Company Limited était une filiale à part entière du Reed Paper Group Limited d'Angleterre.
13. Une partie des fonds nécessaires à la construction de cette usine avait été fournie par les frères Clarke de Toronto. C'est à la suite de leur participation financière et aussi de leur détermination, que l'on appela la nouvelle ville naissante, Clarke City.

TABLEAU 25

Côte-Nord: trafic global de pâte de bois, 1952-71 (tonnes courtes)

Année	Vers les ports étrangers		Vers les ports canadiens		Total	
	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%
1952	71,748	93.2	5,240	6.8	76,988	100
1953	85,354	88.4	11,223	11.6	96,577	100
1954	83,659	97.7	2,000	2.3	85,659	100
1955	102,316	90.3	10,978	9.7	113,294	100
1956	99,508	78.4	27,382	21.6	126,890	100
1957	99,257	98.3	1,690	1.7	100,947	100
1958	100,764	92.9	7,722	7.1	108,486	100
1959	90,233	99.1	827	0.9	91,060	100
1960	83,759	93.4	5,916	6.6	89,675	100
1961	108,462	98.3	1,811	1.7	110,273	100
1962	117,893	97.7	2,813	2.3	120,706	100
1963	98,764	98.0	1,965	2.0	100,729	100
1964	100,044	98.4	1,600	1.6	101,644	100
1965	127,216	99.4	800	0.6	128,016	100
1966	126,699	97.7	2,936	2.3	129,635	100
1967	57,356	95.6	2,608	4.4	59,964	100
1968	15,632	99.9	6	0.1	15,638	100
1969	10,859	99.7	28	0.3	10,887	100
1970	7,196	93.5	500	6.5	7,696	100
1971	3,800	100.0	-	-	3,800	100

Source: Données extraites de Transport Maritime, Stat. Can.

J. Harvey

Photo 25 - Clarke City. Résidences typiques bâties par la G.P. & P. au début du siècle et vendues à des particuliers par la suite.

La matière première nécessaire au fonctionnement de l'usine provenait de 927 milles carrés de concessions forestières, situées dans le bassin de la Sainte-Marguerite. (Figure 8, première partie). Dans l'ensemble, les peuplements forestiers y sont plutôt pauvres (environ 700 pieds cubes à l'acre) ce qui avait pour effet d'augmenter le coût du bois à l'usine, comparativement à d'autres régions. Il semble bien cependant que ce désavantage était compensé par une exploitation plus rationnelle de la forêt. La consommation du moulin en bois à pâte était d'environ 450 cordes par jour.

L'énergie hydro-électrique était fournie par une filiale de la Gulf Pulp and Paper, Gulf Power Company, dans laquelle elle détenait 57% des

actions, la balance appartenant à l'Iron Ore Company de Sept-Iles. A celà, s'ajoutait une entente par laquelle Gulf Power Company et l'Hydro-Québec pouvaient s'échanger certaines quantités d'énergie. G.P.C. avait construit, en 1954, à la seconde chute de la Sainte-Marguerite, une usine hydro-électrique [14] d'une capacité de 24,000 chevaux-vapeur. Elle fonctionne sous une tête d'eau normale de 124 pieds avec un débit moyen de 2,600 pieds cubes seconde. Le capital investi dans cette entreprise totalisa plus de $12,000,000 c'est-à-dire quelque $500 du cheval-vapeur, ce qui implique un coût élevé de l'énergie.

Les expéditions de pâte de bois étaient effectuées par les ports de Clarke City, Sept-Iles et Pointe-Noire, le second étant le plus important. Nous n'avons malheureusement pas ou peu de données concernant la période d'avant 1952. On peut estimer qu'elles étaient inférieures à 75,000 tonnes par année. Même après cette date, elles ont très rarement dépassé ce chiffre. Dans l'ensemble, la Gulf Pulp and Paper était responsable, du moins pour la période 1952-67, de 50% des expéditions internationales de pâte de bois de la Côte-Nord. (Tableau 26).

Au début de 1967, Gulf Pulp and Paper annonça qu'elle allait fermer définitivement son moulin de Clarke City. Selon la compagnie-mère, les raisons qui motivèrent cette décision furent: (1) la position déficitaire continue de G.P. & P. (perte de plus de $2,000,000 entre 1956 et 1965) qu'elle compensait par des ajustements du prix de la pulpe mécanique en

---

14. La première usine hydro-électrique de la compagnie avait été aménagée à la première chute de la Sainte-Marguerite au début du siècle.

TABLEAU 26

Côte-Nord: expéditions de pâte de bois vers les ports étrangers, 1952-71

Année	Baie-Comeau	Sept-Iles	Clarke City	Pointe-Noire	Total
			tonnes courtes		
1952	28,347	43,401	-	-	71,748
1953	39,717	45,637	-	-	85,354
1954	32,392	51,267	-	-	83,659
1955	37,708	65,238	-	-	102,316
1956	46,449	53,059	-	-	99,508
1957	31,547	49,024	18,686	-	99,257
1958	10,815	61,555	26,462	-	99,032
1959	17,905	43,240	29,088	-	90,233
1960	10,067	43,616	30,076	-	83,759
1961	28,487	48,856	31,119	-	108,462
1962	21,590	49,714	46,589	-	117,893
1963	22,772	47,967	28,125	-	98,764
1964	8,701	47,613	43,730	-	100,044
1965	15,832	38,886	-	72,498	127,216
1966	15,424	4,835	-	106,440	126,699
1967	14,007	-	-	43,349	57,356
1968	15,632	-	-	-	15,632
1969	10,859	-	-	-	10,859
1970	7,196	-	-	-	7,196
1971	3,800	-	-	-	3,800

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

provenance du moulin de Clarke City; (2) la perspective d'un accroissement continu des coûts tels que, même si l'exploitation était rendue plus efficace, elle ne pourrait suffire à rétablir l'équilibre; (3) une grève commencée en mai et qui laissait des doutes sérieux quant à l'avenir. [15] On faisait également remarquer que l'exploitation des forêts louées à la compagnie, s'avérait plus onéreuse qu'ailleurs à cause des difficultés d'accès; que le renouvellement de l'équipement du moulin, ces dernières années, avait coûté quelque $6,000,000 dont plus de $5,000,000 était déjà considéré comme une perte; [16] que le loyer de l'électricité, même fournie par sa filiale Gulf Power Company, était nettement trop élevé ($65.00 du cheval-vapeur contre $35.00 par l'Hydro-Québec); que Clarke City étant une ville fermée, les charges municipales et sociales sont à la charge de la compagnie; que les installations portuaires étaient à refaire complètement au coût probable d'un million de dollars. [17]

Toutes ces raisons firent qu'en mai 1967, la compagnie cessa son activité à Clarke City. Le gouvernement du Québec (ministères de l'Industrie et du Commerce et Terres et Forêts) tenta vainement de lui faire changer d'avis (réduction de droits de coupes, subventions pour l'amélioration de la machinerie, etc.) mais, rien n'y fit, la compagnie alléguant surtout que le marché mondial des pâtes mécaniques était à son plus bas. [18]

---

15. La compagnie estimait qu'une augmentation de $0.10 l'heure pour chaque travailleur (moulin et forêt) représentait $175,000 par année. Les syndiqués en demandaient $0.60. La grève se continua jusqu'à la fermeture définitive du moulin.
16. Ce programme d'expansion amena l'installation de machinerie destinée à produire de la pâte kamir et une pâte à séchage rapide.
17. Le gouvernement fédéral estimait que ces travaux étaient pour le bénifice de G.P. & P.; en conséquence, cette compagnie devait absorber au moins la moitié du coût. Il semble que cela aurait augmenté de $4.00 le prix de la tonne de pâte ($280,000 par année).
18. Lemelin, 1967, p. 43, aussi Dionne, 1967, p. 1.

Le tout fut mis en vente et quelque 175 personnes perdirent leur emploi sans tenir compte des employés forestiers. Très vite, on reçut plusieurs offres d'achat pour des pièces de machinerie et de chemin de fer. Il est difficile de dire cependant jusqu'à quel point ces offres se sont concrétisées mais une bonne partie de la machinerie neuve semble avoir quitté l'usine. (Photo 26).

ii) Quebec North Shore Paper Company Limited

Aujourd'hui, la Quebec North Shore Paper est la seule compagnie sur la Côte-Nord produisant de la pâte de bois, qu'elle expédie par ses propres installations portuaires de Baie-Comeau. Les quantités exportées ont toujours été inférieures à 50,000 tonnes par année (du moins, depuis 1952) avec une nette diminution vers la fin de la période. Depuis 1962, elles n'ont même pas atteint 25,000 tonnes annuellement; elles sont de 3,800 en 1971. (Tableau 26). Comme on l'a vue précédemment, le marché de la pâte de bois est en net déclin et l'usine de la Q.N.S.P. n'y échappe pas. [19]

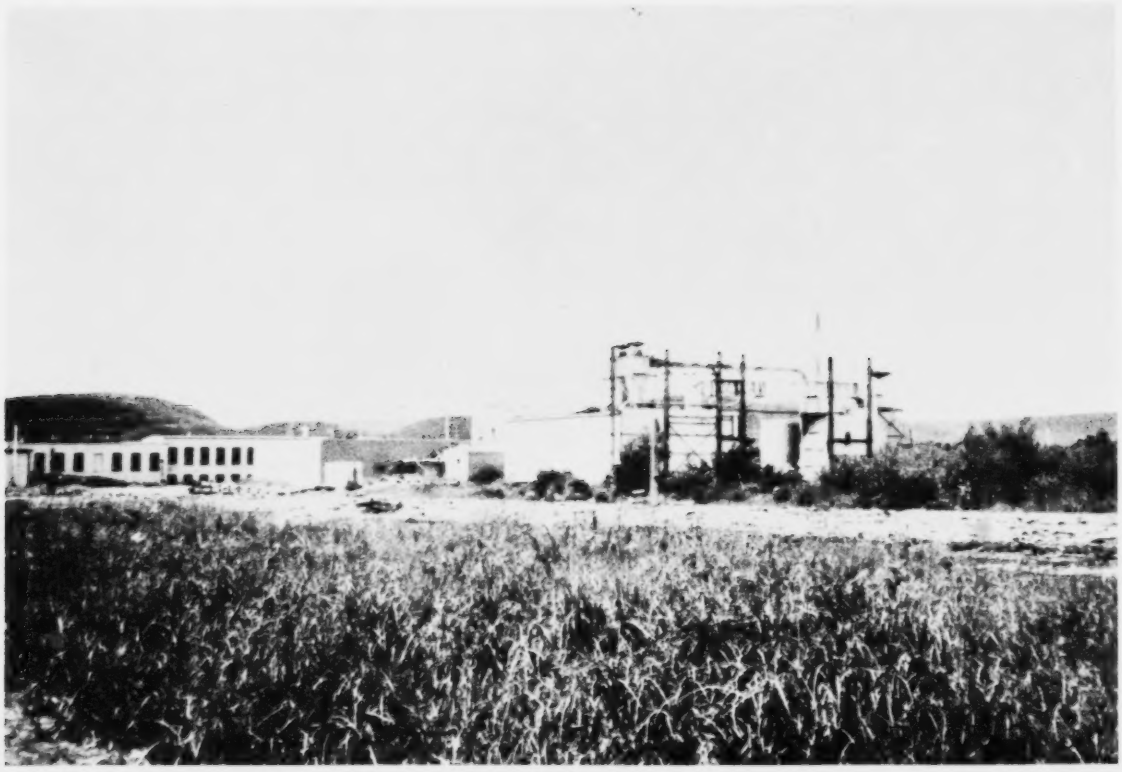
Les 3,800 tonnes de pâte de bois sont expédiées exclusivement en France.

c) Les expéditions vers les ports canadiens

Du trafic côtier de pâte de bois, nous avons peu de chose à dire. On observe aucune expédition en 1971. Les expéditions des années antérieures étaient l'oeuvre de la Quebec North Shore Paper par le port de Baie-Comeau. C'est d'ailleurs cette compagnie qui en a assuré la quasi-

---

19. Dans les pages suivantes, concernant le trafic du papier journal, on trouvera l'exposé en détail de la Q.N.S.P. et de son activité sur la Côte-Nord.



J. Harvey

Photo 26 - Clarke City. Usine de la Gulf Pulp and Paper entrée en activité en 1910. La machinerie avait été rénovée peu après 1960. Au moment où la photo fut prise (août 70), il y avait déjà deux ans et demi qu'elle était fermée.

totalité, du moins pour la période dont les chiffres nous sont disponibles. Si l'on excepte les années 1953 et 1956, il n'a jamais constitué plus de 10% du trafic total de pâte de bois et, depuis une dizaine d'années, moins de 5%. (Tableau 27).

Avant les années 1960, le marché de la pâte de bois était plus favorable et, certaines années, les expéditions de la Q.N.S.P. vers le moulin de Thorold, dépassèrent les 10,000 tonnes (11,223 en 1953, 10,978 en 1955 et 16,018 en 1956). Après 1960, la demande de plus en plus faible pour ce produit, affecta de beaucoup les expéditions qui furent toujours inférieures à 3,000 tonnes par année.

TABLEAU 27

Côte-Nord: expéditions de pâte de bois vers les ports canadiens, 1952-71

Année	Baie-Comeau	Sept-Iles	Pentecôte	Franquelin	Total
		tonnes courtes			
1952	3,740	1,500	-	-	5,240
1953	11,223	-	-	-	11,223
1954	2,000	-	-	-	2,000
1955	10,978	-	-	-	10,978
1956	16,018	11,364	-	-	27,382
1957	1,390	-	300	-	1,690
1958	7,722	-	-	-	7,722
1959	827	-	-	-	827
1960	5,225	-	-	751	5,976
1961	1,811	-	-	-	1,811
1962	2,813	-	-	-	2,813
1963	1,965	-	-	-	1,965
1964	1,600	-	-	-	1,600
1965	800	-	-	-	800
1966	2,730	206	-	-	2,936
1967	2,467	141	-	-	2,608
1968	6	-	-	-	6
1969	28	-	-	-	28
1970	-	500 (Pointe-Noire)	-	-	500
1971	-	-	-	-	-

Source: Données extraites de Transport Maritime, Stat. Can.

La Gulf Pulp and Paper a effectué quelques expéditions au niveau côtier dont les principales s'élevèrent à 11,364 tonnes en 1956 par le port de Sept-Iles. Rien de systématique cependant, car l'on sait que la production de cette société était quasi-totalement exportée en Angleterre. (Tableau 27).

3 - Le papier journal: un trafic en progression

L'usine de la Q.N.S.P. étant la seule du genre sur la Côte-Nord, Baie-Comeau s'avère donc le seul point d'expédition de papier journal dans cette région.

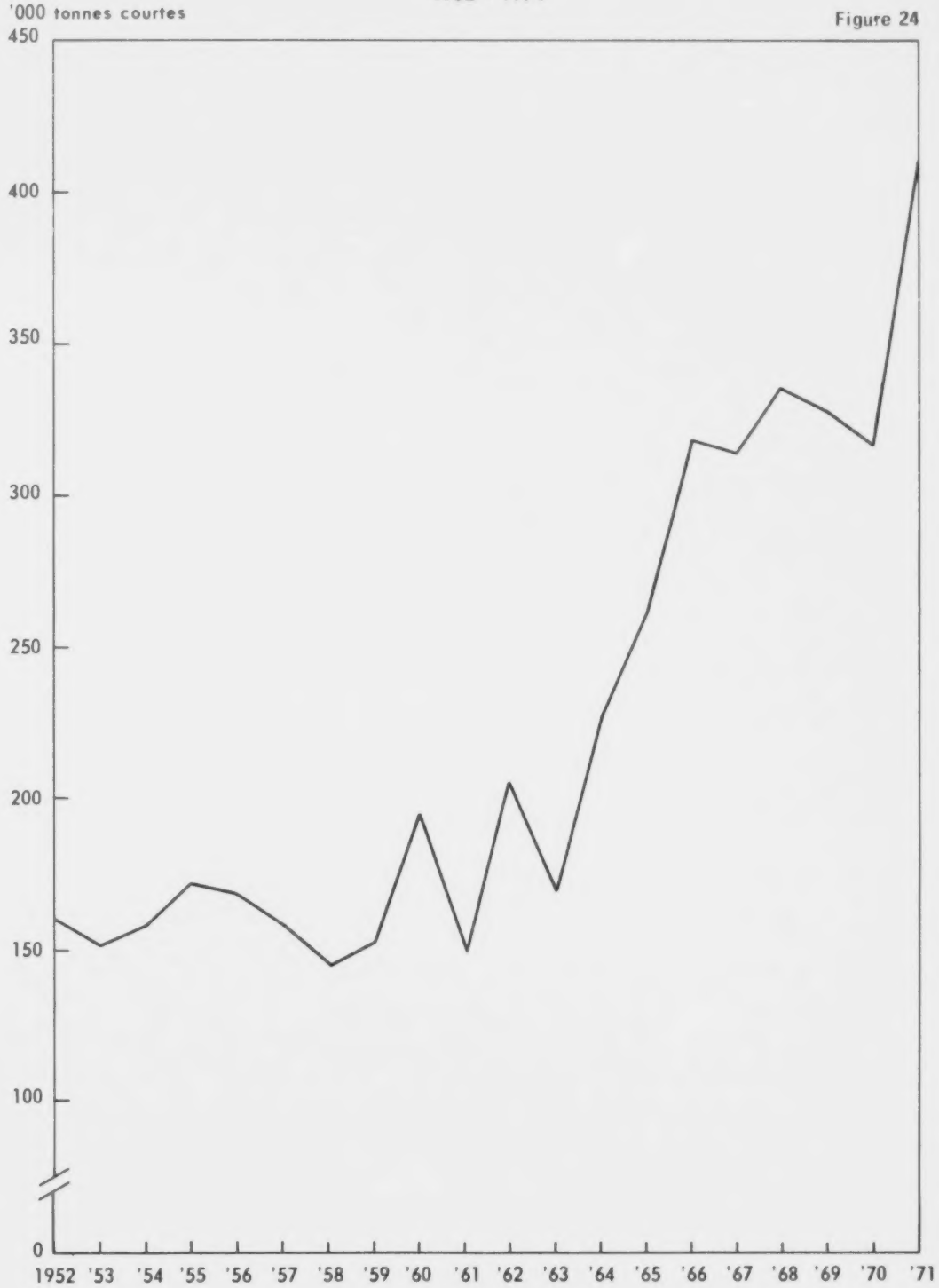
C'est en 1937 et 1938, avec l'entrée en opération des deux premières machines à papier, que débuta ce trafic particulier à Baie-Comeau. Jusqu'en 1963, il n'y a pas eu de fluctuations majeures, les expéditions étant très régulières comme le montre la figure 24 sauf peut-être pour les années 1960 et 1962, qui totalisent respectivement 195,018 et 206,150 tonnes. Mais, ces chiffres demeurent tout de même en deçà des possibilités annuelles de production de l'époque (180,000 tonnes par année), compte tenu des réserves en entreposage. Il faut se rappeler ici que le papier journal produit par la Q.N.S.P. à Baie-Comeau n'est pas vendu sur le marché libre ou concurrentiel mais livré à d'autres organismes de la compagnie-mère. Cela élimine donc toute concurrence tout en assurant un écoulement plus régulier de la production.

L'installation de la troisième machine à papier en 1963 (180,000 tonnes annuellement) accentua le niveau des expéditions jusqu'à un total de

PORT DE BAIE-COMEAU: EXPÉDITIONS DE PAPIER JOURNAL,

1952 - 1971

Figure 24



Source: Transport maritime, Stat. Can.

338,941 tonnes pour l'année 1968. (Figure 24). Avec la mise en opération de la quatrième machine en 1970, les expéditions de papier journal dans le port de Baie-Comeau ont augmenté jusqu'à 410,030 tonnes en 1971. Actuellement, le potentiel de production des quatre machines est de 550,000 tonnes de papier journal ou de 1,600 tonnes par jour. (Photos 27 et 28).

Face au trafic global du port de Baie-Comeau, la répartition procentuelle du trafic de papier journal a subi une chute vertigineure, de 52.8% qu'il était en 1952 à 5.2% en 1971. (Figure 25). Chute consécutive à l'apparition dans le port de Baie-Comeau d'autres types de trafics qui ont nettement déclassé celui du papier journal.

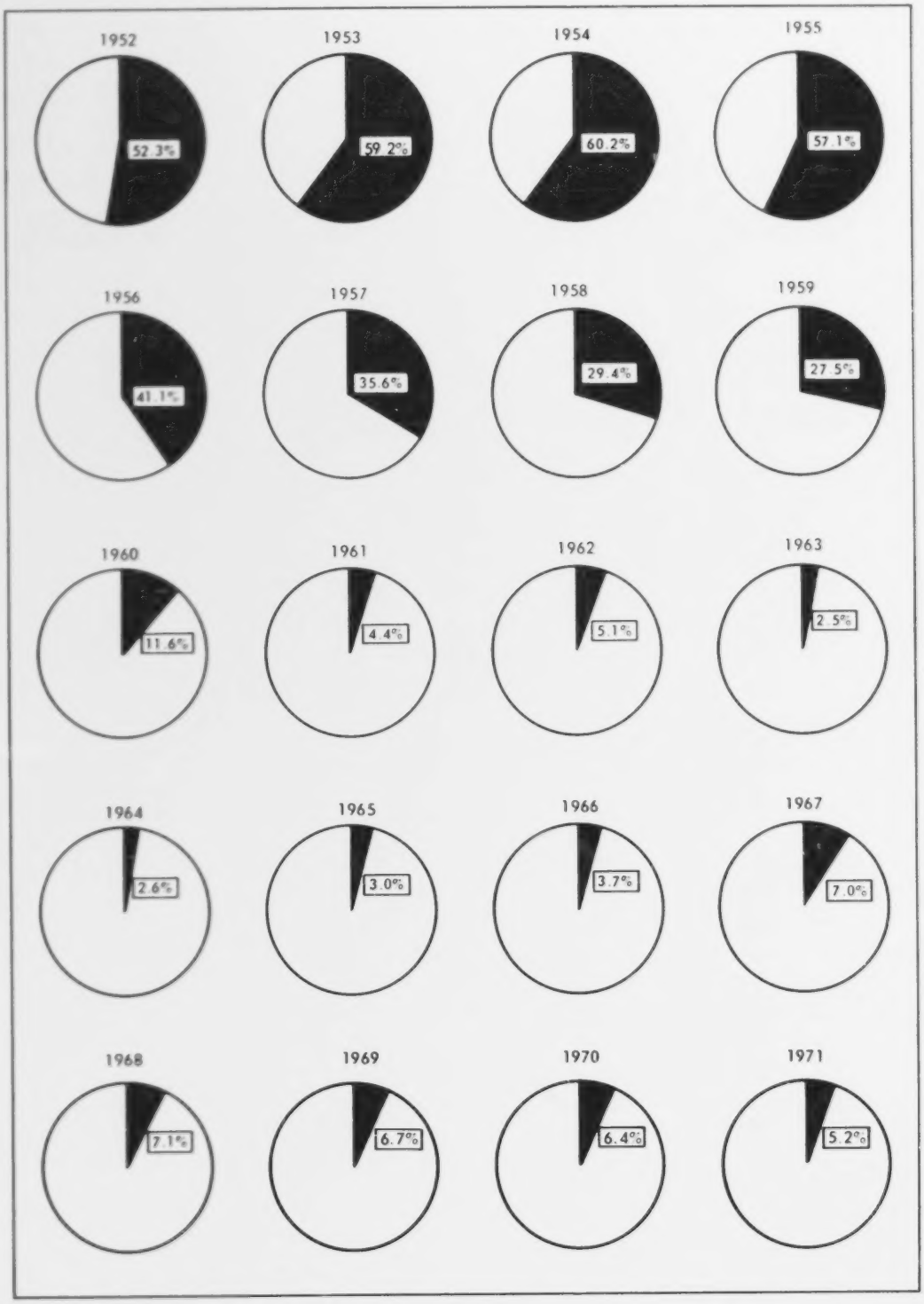
Une première phase correspond à la période 1952-1955, pendant laquelle les expéditions de papier journal constituent entre 50% et 60% du trafic global de ce port, période pouvant sans doute être extensionnée, dans le passé, jusqu'en 1937. La Q.N.S.P. est alors la seule grande industrie utilisant le port de Baie-Comeau. Au cours des années 1956-57, s'installe à Baie-Comeau, la Canadian British Aluminium (aujourd'hui la Canadian Reynolds Metals Co.). [20] Les importations de bauxite et les exportations de lingots d'aluminium réduisent la part du papier journal dans le trafic global du port qui tombe de 41.1% en 1956 à 27.5% en 1960. C'est la seconde phase. En 1960, un troisième type de trafic, celui des céréales, modifie encore cette répartition. La chute est immédiate et dès la première année d'opération de Cargill Grain Company, les expéditions de papier journal ne représentent déjà plus que 11.6% du trafic total. Elles

---

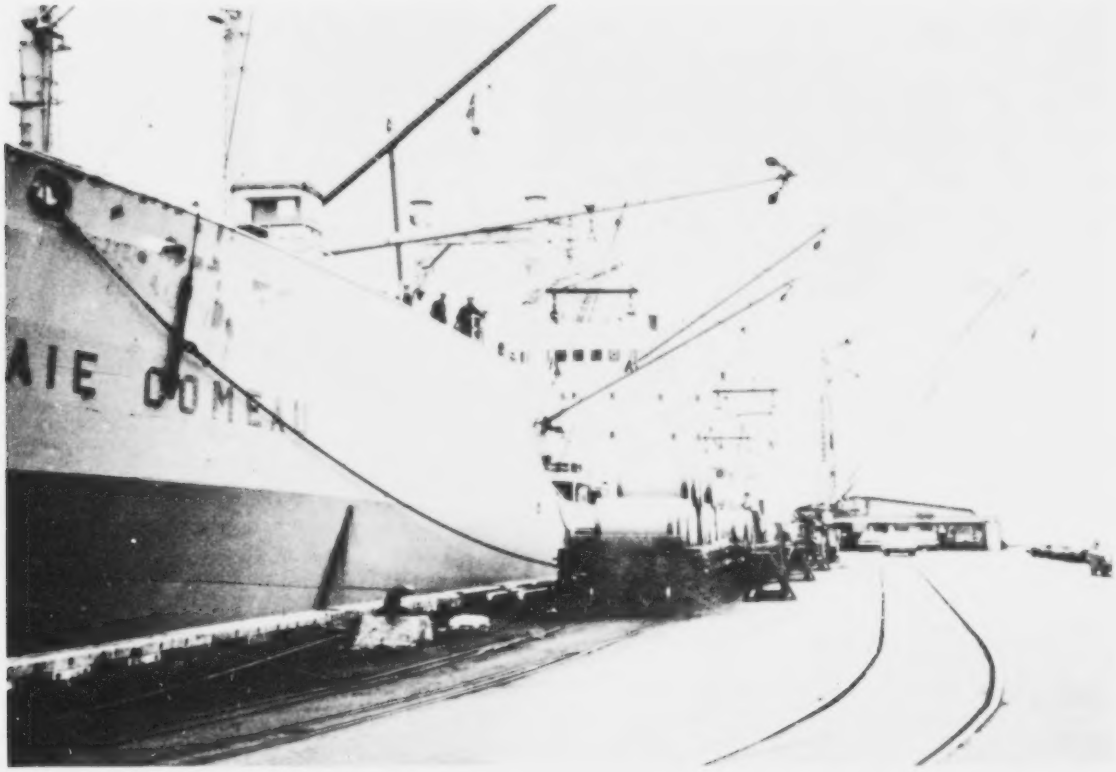
20. On peut estimer que le trafic portuaire relié à cette industrie représente 225,000 à 250,000 tonnes par année.

PORT DE BAIE-COMEAU: RÉPARTITION PROCENTUELLE DU TRAFIC DE PAPIER JOURNAL PAR RAPPORT AU TRAFIC GLOBAL, 1952 - 1971

Figure 25



Source: Transport maritime, Stat. Can.



J. Harvey

Photo 27 - Port de Baie-Comeau. Chargement de papier journal sur l'un des navires affrétés par la Q.N.S.P., le Baie-Comeau. A remarquer, la voie ferrée.

tombent à 4.4% l'année suivante et même à 2.5% en 1963. Depuis 1964, la proportion est remontée légèrement jusqu'à 5.2% pour l'année 1971. Cette troisième phase n'est pas terminée; il est probable cependant qu'avec la production accrue du moulin de la Q.N.S.P., les expéditions de papier journal augmenteront leur importance dans le trafic global du port.

Par rapport au trafic total provincial de papier journal, celui de Baie-Comeau se classe assez bien, [21] représentant, selon les années, entre

---

21. Depuis 1952, le trafic total provincial de papier journal est passé de 480,364 tonnes en 1952 à 1,168,199 en 1971. La progression fut très régulière comme le montre le tableau 28. Il dépasse le million de tonnes depuis 1964.

J. Harvey

Photo 28 - Port de Baie-Comeau. Papier journal destiné au New York News.

15% et 35% du grand total. La proportion était particulièrement forte entre 1952 et 1956 alors que la production du moulin de Baie-Comeau était supérieure à celui de l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills de Québec. L'addition d'une troisième machine à papier dans le moulin de la Vieille Capitale, en 1957, fit reculer Baie-Comeau au quatrième rang parmi les expéditeurs de papier journal québécois. Cette position s'est peu à peu améliorée avec l'entrée en opération en 1963 à Baie-Comeau, de la troisième machine à papier. En 1971, le port de Baie-Comeau se situe au premier rang provincial pour ce type de trafic avec 35% du total, proportion quelque peu supérieure à celle du port de Québec. (Tableau 28).

TABLEAU 28

Port de Baie-Comeau: expéditions de papier journal par rapport aux principaux expéditeurs de papier journal du Québec, 1952-71 (tonne courte)

Année	Trois-Rivières	%	Québec	%	Port-Alfred	%	Baie-Comeau	%	Autres[22]	%	Total	%
1952	143,814	29.9	49,250	10.2	126,847	26.4	160,405	33.3	259	0.2	480,364	100
1953	159,749	28.8	81,728	14.8	150,239	27.1	152,865	27.6	9,347	1.7	553,617	100
1954	161,821	26.5	111,961	18.3	152,256	24.9	158,840	26.0	26,669	4.3	611,547	100
1955	125,356	21.4	108,968	18.6	154,196	26.3	171,949	29.3	25,420	4.4	585,889	100
1956	159,431	27.7	105,664	18.4	119,530	20.8	169,401	29.5	20,692	3.6	574,718	100
1957	187,449	24.7	148,017	19.5	207,041	27.3	159,741	21.1	55,629	7.4	757,877	100
1958	177,039	22.3	194,053	24.5	208,596	26.3	145,831	18.4	67,564	8.5	793,083	100
1959	176,064	22.2	187,366	23.7	214,012	27.0	152,645	19.3	61,743	7.8	791,830	100
1960	200,984	21.0	233,358	24.4	247,639	25.9	195,013	20.4	78,390	8.3	955,384	100
1961	201,757	22.5	215,241	24.0	268,928	30.0	149,181	16.7	59,766	6.8	894,873	100
1962	192,752	19.6	249,122	25.3	275,014	27.7	205,404	20.8	63,486	6.6	983,778	100
1963	190,493	19.6	259,776	26.8	284,990	29.4	169,891	17.5	65,432	6.7	970,181	100
1964	187,496	16.4	291,871	25.6	309,772	27.1	227,327	19.9	125,364	11.0	1,141,693	100
1965	181,726	15.4	309,689	26.3	270,583	23.0	260,224	23.0	155,683	12.3	1,177,905	100
1966	224,835	17.5	341,058	25.0	324,015	23.7	318,412	23.3	157,096	10.5	1,365,416	100
1967	169,469	14.6	338,308	29.1	240,882	20.7	314,129	27.0	100,698	8.6	1,163,486	100
1968	191,603	15.9	311,204	25.9	211,920	17.5	335,141	27.8	158,469	13.1	1,208,337	100
1969	158,493	12.6	332,738	26.5	280,017	22.2	328,978	26.2	155,932	12.4	1,256,158	100
1970	212,288	17.0	292,649	23.5	298,417	24.0	316,763	25.6	121,871	9.9	1,241,988	100
1971	154,463	13.3	319,238	27.3	187,419	16.0	410,030	35.0	97,049	8.4	1,168,199	100

Source: Données extraites de Transport Maritime, Stat. Can.

22. Comprend les expéditions de Montréal, Donnacona, Pointe-au-Pic, Chandler, Rivière-du-Loup et Sept-Iles.

TABLEAU 29

Port de Baie-Comeau: expéditions de papier journal, 1952-71 (tonne courte)

Année	Vers l'étranger	%	Côtier	%	Total	%
1952	160,205	99.9	200	0.1	160,405	100
1953	152,614	99.8	251	0.2	152,865	100
1954	158,853	99.9	165	0.1	159,018	100
1955	171,954	100.0	-	-	171,954	100
1956	169,456	98.0	3,412	2.0	172,868	100
1957	159,804	99.8	255	0.2	160,059	100
1958	145,856	100.0	-	-	145,856	100
1959	152,658	100.0	-	-	152,658	100
1960	195,018	100.0	-	-	195,018	100
1961	149,182	99.6	225	0.4	149,407	100
1962	205,425	99.6	725	0.4	206,150	100
1963	169,491	99 8	400	0.2	169,891	100
1964	227,327	100.0	-	-	227,327	100
1965	260,224	100.0	-	-	260,224	100
1966	318,412	100.0	-	-	318,412	100
1967	314,129	100.0	-	-	314,129	100
1968	335,141	100.0	-	-	335,141	100
1969	328,472	99.8	506	0.2	328,978	100
1970	316,763	100.0	-	-	316,763	100
1971	355,636	86.7	54,394	13.3	410,030	100

Source: Données extraites de Transport Maritime, Stat. Can.

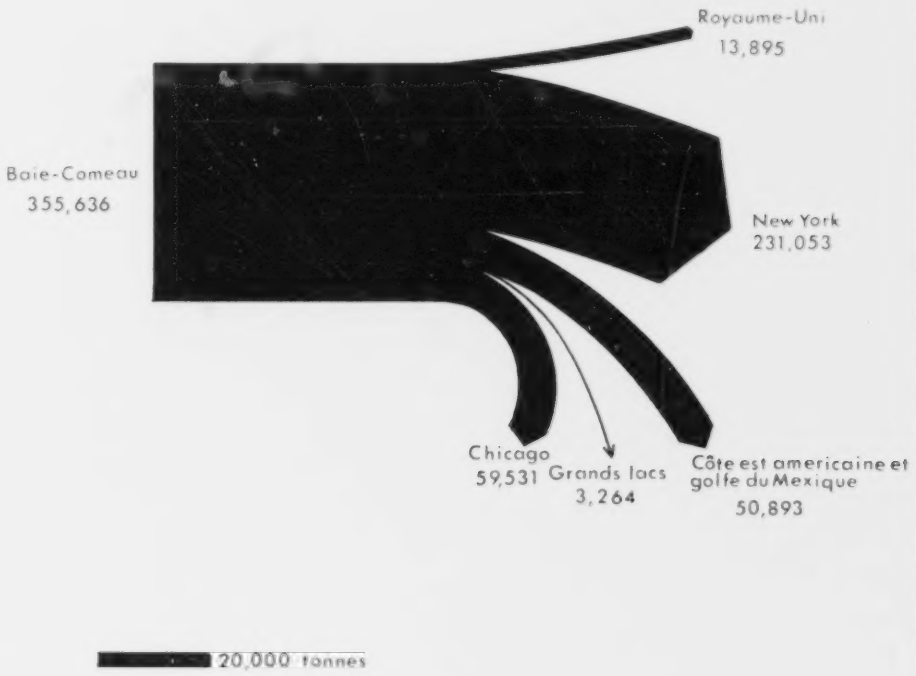
Quebec North Shore Paper expédie vers l'étranger la presque totalité de la production de son papier journal, certaines années, la totalité. Le tableau 29 est très révélateur à ce sujet. Les expéditions vers des ports canadiens sont très irrégulières et l'année 1971 figure comme exceptionnelle avec un cabotage de 53,394 tonnes de papier journal. Ce phénomène s'explique cependant par l'activité de transit durant l'hiver par certains ports comme celui de Pointe-au-Pic (47,336 tonnes), Québec (3,709 tonnes) et Thorold (3,350 tonnes).

Pour l'année 1971, les expéditions vers les ports étrangers de papier journal dans le port de Baie-Comeau s'élevaient à 355,636 tonnes dont la très grande partie, c'est-à-dire 231,053 tonnes, fut livrée au port de New York par les navires de la Quebec & Ontario Transportation Company. Ce papier journal était destiné au New York News, l'un des deux grands quotidiens de la compagnie-mère. Une partie non négligeable (13,895 tonnes) traverse l'Atlantique vers le Royaume-Uni tandis que la partie sud de la côte est américaine et du golfe du Mexique ont reçu 50,893 tonnes. Dans ce dernier cas, l'ultime destination du papier journal était l'American Fort Lauderdale News, le Pompano Beach Sun-Sentinel, l'Orlando Star et l'Orlando Sentinel. Finalement, 56,531 tonnes remontèrent les Grands lacs jusqu'à Chicago pour être livrées au Chicago Tribune et Chicago's American, publiés dans cette ville. (Figure 26).

L'exploitation des vastes forêts de la Côte-Nord depuis le début du siècle et même avant a créé dans cette région un type d'activité maritime

Figure 26

PORT DE BAIE COMEAU: EXPÉDITIONS DE PAPIER JOURNAL VERS LES PORTS ÉTRANGERS, 1971



Source: Transport Maritime, Stat. Canada

dont l'importance régionale ne le cède qu'au minerai de fer. Grâce à cette activité, de nombreuses localités, quelques-unes très importantes, ont concentré la population le long de la côte, tandis qu'une première pénétration de l'hinterland était assurée par les travailleurs forestiers.

La très grande partie du bois coupé dans les forêts de la Côte-Nord est expédiée à l'extérieur, principalement vers les autres régions québécoises où les compagnies exploitantes ont leurs moulins. Les trafics maritimes découlant de cette exploitation forestière vont continuer d'être en relation directe avec l'industrie québécoise des pâtes et papiers. Les besoins en matières premières des compagnies effectuant des coupes sur la Côte-Nord, n'ont fait qu'augmenter ces dernières années, à cause de l'addition de nouvelles machines à papier, notamment à Port-Alfred, Clermont et Trois-Rivières, suite aux pressions du marché mondial. Pour ces raisons, les expéditions de bois à pâte sont passées de 1,128,000 tonnes en 1962 à 1,543,132 en 1971, une augmentation de l'ordre de 25%. D'autres sociétés (Domtar, C.I.P.) dont une bonne partie des matières premières proviennent de la Côte-Nord, s'apprêtent aussi à augmenter leur capacité de production; il est certain que cela aura un effet positif sur le trafic global de bois à pâte. Dans l'ensemble, on peut donc estimer que la seule croissance naturelle de l'industrie haussera le trafic à 2,000,000 de tonnes vers 1980.

Dans un autre ordre d'idée, notons la cessation complète des activités dans un certain nombre de ports où l'expédition du bois à pâte cons-

tituait l'activité principale, pour ne pas dire la seule. Aujourd'hui, l'exploitation forestière est concentrée entre les mains de quelques grandes sociétés papetières qui utilisent des navires de plus en plus gros pour le transport de cette matière.

Dans le secteur du papier journal, il semble bien que la Quebec North Shore Paper de Baie-Comeau sera, pour un certain temps encore, le seul artisan de ce trafic sur la Côte-Nord. L'addition en 1963, d'une troisième machine à papier a graduellement amené la production à 360,000 tonnes par année; bientôt, la quatrième machine sera complètement en opération et la capacité annuelle du moulin sera alors de 550,000 tonnes de papier journal, ce qui haussera probablement le trafic aux alentours d'un demi-million de tonnes par année.

La création par la société Rayonnier Québec Inc. (I.T.T.) d'une usine de pâtes chimiques dans le secteur de Port-Cartier - Sept-Iles aura un impact majeur sur ce trafic particulier, presque nul actuellement. Il faudra cependant attendre jusqu'en 1974 pour en mesurer le véritable effet.

CHAPITRE III

LE MOTEUR PRINCIPAL DES ACTIVITES MARITIMES: LE TRAFIC MINIER

Dans la première partie de notre travail, nous avons vu comment, depuis la fin de la dernière guerre mondiale, de puissantes sociétés métallurgiques formées essentiellement de capitaux américains avaient, pour diverses raisons, exploité les immenses réserves ferrugineuses de la péninsule Québec-Labrador. C'est ainsi qu'à partir des années 1950, un important trafic minier va rapidement se créer dans cette région et donner à la côte nord du golfe du Saint-Laurent une place de choix parmi les régions exportatrices de minerai de fer du monde. Nous allons examiner en détail dans les pages qui vont suivre les principales composantes de cette activité.

Les premières livraisons de minerai furent effectuées en 1950 par la société Fer et Titane du Québec à partir de Havre-Saint-Pierre puis débutèrent celles de la compagnie Iron Ore à Sept-Iles en 1954, Quebec Cartier Mining à Port-Cartier en 1961 et, dernière venue en 1965, Wabush Mines à Pointe-Noire. En 1971, les expéditions globales de ces quatre ports s'élevaient à 37,008,227 tonnes c'est-à-dire 77.6% des expéditions maritimes canadiennes de minerai de fer. La très grande importance de ce trafic peut être illustrée par le fait qu'en 1952, il constituait à peine 1.8% du trafic global des ports québécois alors que 19 ans plus tard, il fait 35.5%.

Sept-Iles est le principal port d'expédition suivi de Port-Cartier,

Pointe-Noire et Havre-Saint-Pierre. Ce sont des ports modernes, bien équipés pour la manutention du minerai et capables de recevoir de très grands navires. Ils ont tous été aménagés par les compagnies minières au prix d'importants investissements.

Le minerai est exporté dans une proportion de 70 à 90%, en particulier vers les Etats-Unis. Les expéditions vers le Canada n'ont jamais dépassé 30% du trafic global et les principales destinations sont Sydney (N.-E.), Sorel et Hamilton.

Les expéditions de minerai de fer par des ports de la Côte-Nord ont donc donné à ce secteur du golfe du Saint-Laurent une vocation toute nouvelle dont on ne pouvait guère soupçonner l'importance avant les années 1950. En peu de temps, cette région est devenue un immense foyer maritime qui, aujourd'hui, renferme quelques-uns des plus importants ports du Saint-Laurent sur le plan du tonnage. Mais, les conséquences ne s'arrêtent pas là. Les compagnies minières modifient et agrandissent constamment leurs installations portuaires et bientôt, on verra les supernavires de 150,000 et de 200,000 tonneaux converger vers ces ports à l'année longue, ce qui accentuera encore la place acquise par la Côte-Nord dans l'économie maritime canadienne.

1 - Les données globales

a) Les données de base

Sur 47,669,910 tonnes de minerai de fer expédiées par les ports canadiens en 1971, 37,008,227 le furent à partir de ports québécois situés sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent. C'est une statistique

très impressionnante compte tenu du fait qu'avant 1950, aucune expédition de minerai n'était enregistrée dans cette région.

L'extraction du minerai de fer au Canada a débuté en 1886 et, en 1923, 6.5 millions de tonnes seulement avaient été produites. Entre 1924 et 1938, elle est même au point mort. La production reprend en 1939 lorsque l'Algoma Ore Properties Limited réactive la mine Helen [1] située dans le Michipicoten Iron Range sur la rive nord du Lac Supérieur à environ 100 milles aériens au nord de Sault-Sainte-Marie. [2]

TABLEAU 30

Production de minerai de fer dans le monde, 1967-70

Pays	1967	1968	1969	1970 *
	en milliers de tonnes fortes			
U.R.S.S.	165,347	173,825	183,235	191,921
Etats-Unis	84,179	85,865	88,260	89,791
France	48,443	54,427	55,134	56,499
Canada	37,837	47,443	34,190	45,372
Australie	18,517	25,977	38,485	45,175
Chine	27,600	37,400	41,829	42,321
Suède	27,824	31,908	32,752	30,215
Brésil	23,129	24,800	27,558	29,526
Inde	25,744	27,000	27,900	28,788
Libéria	17,936	19,262	21,400	22,637
Vénézuela	16,854	15,934	19,086	21,062
Autres pays	122,131	130,599	136,594	138,345
Total mondial	615,538	674,440	706,423	741,652

* Préliminaire

Source: Données extraites de Metal Statistics 1972.

1. La société Algoma Ore Properties en extrait une sidérite dont la teneur en fer est d'environ 30%. On lui fait subir un traitement de bonification à Jamestown près de la mine pour en faire un concentré à 57% de fer, expédié à l'usine de Sault-Sainte-Marie.
2. Brouillette, 1954, pp. 109-121. Leduc, 1965, pp. 30-33.

Bien que les travaux entrepris avant les années 1950 aient leur importance - la production annuelle maximum fut de 3,281,000 tonnes en 1949 -, les progrès accomplis depuis cette date seront beaucoup plus saisissants. La demande accrue, les nouveaux gîtes découverts, les progrès technologiques et les immenses capitaux investis vont aboutir à la mise sur pied d'une industrie colossale dont les expéditions en 1971, malgré une concurrence accrue dans le monde, atteignent 47,669,910 tonnes fortes alors qu'en 1950, elle était à peine de 3 millions. En 1970, le Canada est au quatrième rang derrière l'U.R.S.S. (191,921,000 tonnes), les Etats-Unis (89,791,000 tonnes) et la France (56,499,000 tonnes) pour la production du minerai de fer et au premier pour les exportations. (Tableau 30). Au total, de 1886 à 1968, on a extrait des mines canadiennes quelque 409 millions de tonnes fortes de minerai de fer évaluées à $4.2 milliards.

Le Canada a acquis cette place enviable grâce à l'exploitation - depuis 1950 - des riches gisements de la péninsule Québec-Labrador. En 1971, 77.6% de la production canadienne de minerai de fer provient de ce secteur. Comme il n'y a aucune usine de transformation dans la péninsule, le minerai est totalement expédié à l'extérieur.

Les expéditions se font par quatre ports situés sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent: Port-Cartier, Sept-Iles, Pointe-Noire et Havre-Saint-Pierre. En 1971, le trafic minéralier de ces quatre ports s'élevait à 37,008,227 tonnes c'est-à-dire 77.6% des expéditions maritimes canadiennes de minerai de fer. Sept-Iles domine avec 40.2% du trafic canadien du minerai de fer, Port-Cartier a 18.4%, Pointe-Noire 13.0% et Havre-Saint-Pierre 6.0%.

Le trafic du minerai de fer est à n'en pas douter le générateur de cette activité portuaire. Par exemple, en 1952, le trafic global de ces ports ne faisait que 1.8% du trafic global des ports québécois contre 35.5% en 1971. [3] A cette époque, Port-Cartier n'existait pas encore. Le trafic portuaire de Sept-Iles et de Pointe-Noire se limitait surtout au cabotage mais à Havre-Saint-Pierre, on avait déjà commencé les expéditions de titane. Après cette date, les expéditions de minerai [4] vont hausser rapidement le trafic total de ces ports ne constituant jamais moins de 90% des expéditions.

b) Les expéditions vers les ports étrangers

Le trafic de minerai dans les ports de la Côte-Nord est nettement orienté vers l'étranger dans une proportion de 70 à 90% (94% en 1964). On peut le diviser en trois branches: une première remontant le Saint-Laurent vers les ports des Grands lacs; une seconde, orientée vers les villes de la côte atlantique américaine et du golfe du Mexique et une dernière en direction de l'Europe, du Japon et du Moyen-Orient. (Figure 27).

Le trafic orienté vers les Grands lacs absorbe 33.1% (10,041,145 tonnes en 1971). Il touche quatorze grands centres de l'Industrial Belt américaine des lacs Erié et Michigan principalement les villes de Cleveland (3,281,641 tonnes), Garey (2,299,580 tonnes) et Conneaut

---

3. Avant 1952, nous n'avons pas de chiffre nous permettant d'évaluer le trafic global des ports québécois, les données du trafic intérieur n'étant pas disponibles.
4. Bien entendu, lorsque l'on parle de minerai, il s'agit toujours du minerai de fer y compris le titane. A moins d'indications contraires, il faudra l'entendre ainsi dans les pages suivantes.

FIGURE 27

CÔTE-NORD: EXPÉDITIONS TOTALES DE MINERAI DE FER, 1971

Dressée par Jacquelin Harvey

Service du dessin, M.I.C., 1975

(1,615,527). Sept-Iles est le principal port expéditeur avec 4,476,330 tonnes, suivi de Port-Cartier 3,825,112 tonnes et Pointe-Noire 1,739,703. (Tableau 31).

Le second courant, orienté vers la côte atlantique américaine et le golfe du Mexique, porte sur 23.6% (7,136,237 tonnes) du trafic océanique minéralier. Les principaux points de destination sont Baltimore (3,785,591 tonnes) et Philadelphie (1,731,196 tonnes). Sept-Iles domine nettement avec 6,479,128 tonnes. (Tableau 31).

Le troisième et dernier courant - le plus important - orienté vers l'Europe occidentale, le Japon et le Moyen-Orient absorbe 43.3% (13,122,139 tonnes) du total. Le minerai est principalement acheminé vers la Grande-Bretagne (5,160,365 tonnes), les Pays-Bas (2,598,803), l'Italie (1,758,168), l'Allemagne de l'Ouest (940,571) et vers quatre autres pays qui sont l'Espagne, la France, la Belgique et la Finlande. Le tonnage expédié vers le Japon est passé de 33,602 en 1968 à 1,517,931 tonnes en 1971 tandis que vers le Moyen-Orient, il s'élève à 52,040 tonnes. De nouveau, le port de Sept-Iles domine nettement en exportant vers ces régions 7,041,847 tonnes de minerai de fer, en second lieu vient Port-Cartier avec 4,709,207 tonnes, Pointe-Noire avec 1,235,289 et Havre-Saint-Pierre 135,796 tonnes. (Tableau 31).

En 1971, le port de Sept-Iles fournit à lui seul 59.4% (17,977,305 tonnes) des exportations du minerai de fer. Le principal point d'expédition se situe sur la côte atlantique américaine et le golfe du Mexique avec 21.4% (6,479,128 tonnes), suivi de près par celles vers l'Europe

TABLEAU 31

Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, selon les régions de destination, 1971

Région de destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Europe occidentale et Moyen-Orient	13,122,139	43.3
Sept-Iles	7,041,847	23.2
Pointe-Noire	1,235,289	4.1
Port-Cartier	4,709,207	15.5
Havre-Saint-Pierre	135,796	0.5
Côte atlantique américaine et golfe du Mexique	7,136,237	23.6
Sept-Iles	6,479,128	21.4
Pointe-Noire	279,382	0.9
Port-Cartier	229,275	0.8
Havre-Saint-Pierre	148,452	0.5
Grands lacs et fleuve Saint-Laurent (E.U.)	10,041,145	33.1
Sept-Iles	4,476,330	14.8
Pointe-Noire	1,739,703	5.7
Port-Cartier	3,825,112	12.6
TOTAL	30,299,521	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

occidentale 20.7% (6,292,087 tonnes), celles destinées aux ports américains des Grands lacs 14.8% (4,476,330 tonnes) enfin, le Japon avec 2.5% (749,760 tonnes). (Tableau 32)

Au cours de la même année, Port-Cartier a expédié vers l'étranger 8,763,594 tonnes c'est-à-dire 28.9% du volume total exporté par ces ports (30,299,521 tonnes). La majeure partie de ce minerai s'oriente vers l'Europe occidentale (13.0%) et les Grands lacs (12.6%). Une plus faible partie soit 2.5% atteint le Japon et 0.8% la côte américaine (Tableau 32).

Moins important que ses concurrents, le port de Pointe-Noire canalise tout de même vers l'étranger en 1971, 10.7% (3,254,374 tonnes) du volume global des expéditions. De cette quantité, 5.8% (1,739,703 tonnes) est acheminée vers les Grands lacs, 4.0% vers l'Europe occidentale et 0.9% vers les ports de la côte atlantique. (Tableau 32).

Le dernier et le plus petit des ports minéraliers de cette région, Havre-Saint-Pierre, expédie aussi depuis 1967, du minerai vers l'étranger.[5] Cependant, ce trafic ne peut se comparer à celui des trois derniers, particulièrement sur le plan du volume. On note toutefois un accroissement des expéditions de 62,820 à 284,248 tonnes entre 1968 et 1971 ce qui représente environ 1% du trafic global. Les points de destination sont surtout les ports du golfe du Mexique (0.5%), l'Europe occidentale (0.3%) et certains ports du Moyen-Orient (0.2%). (Tableau 32).

---

5. Les exportations de titane à partir de Havre-Saint-Pierre sont un phénomène très récent, en fait, de 1967. Nous en reparlerons plus loin dans la section consacrée à ce port.

TABLEAU 32

Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, par port, 1971

Origine et destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Sept-Iles	17,997,305	59.4
Europe occidentale	6,292,087	20.7
Asie (Japon)	749,760	2.5
Côte atlantique et golfe du Mexique	6,479,128	21.4
Grands lacs et fleuve Saint-Laurent	4,476,330	14.8
Pointe-Noire	3,254,374	10.7
Europe occidentale	1,235,289	4.0
Côte atlantique et golfe du Mexique	279,382	0.9
Grands lacs et fleuve Saint-Laurent	1,739,703	5.8
Port-Cartier	8,763,594	28.9
Europe occidentale	3,941,036	13.0
Asie (Japon)	768,171	2.5
Côte atlantique et golfe du Mexique	229,275	0.8
Grands lacs et fleuve Saint-Laurent	3,825,112	12.6

TABLEAU 32 (suite)

Origine et destination	chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Havre Saint-Pierre	284,248	1.0
Moyen-Orient	52,040	0.2
Europe occidentale	83,756	0.3
Côte atlantique et golfe du Mexique	148,452	0.5
TOTAL	30,299,521	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

Comme on l'a vu dans les pages précédentes, entre 70 et 90% du minerai de fer extrait dans la péninsule Québec-Labrador est destiné au marché étranger en particulier à celui des Etats-Unis. A la vérité, le Canada consomme assez peu de minerai de fer, 9,810,082 tonnes sur un total de 47,669,910 en 1971 c'est-à-dire 20.6% d'une production qui le place au 4e rang à l'échelle mondiale. Il est cependant doté d'une industrie sidérurgique déjà ancienne et qui est en voie d'expansion.

Deux provinces possèdent des usines intégrées pour la réduction du minerai dans les hauts fourneaux. Ce sont la Nouvelle-Ecosse avec comme centre Sydney et l'Ontario avec Hamilton et Sault-Sainte-Marie où se situent les deux plus puissants complexes sidérurgiques canadiens. Les hauts fourneaux de l'Ontario produisent environ 80% du total canadien, la Nouvelle-Ecosse 10% et le reste est partagé entre le Québec, les Prairies et la Colombie Britannique.

Depuis longtemps, le gouvernement du Québec était conscient de la sous-représentation du Québec en ce domaine. Dans cette optique, il entreprend l'érection d'une aciérie intégrée québécoise en prenant le contrôle de la Dominion Steel and Coal Corporation (DOSCO) [6], en 1968, de Sydney, Nouvelle-Ecosse. Il revend les installations qu'il ne désire pas opérer, gardant quatre usines dont trois au Québec: Contrecoeur (laminoirs à froid, à chaud et à barres et à fils), ville La Salle (solives d'acier, tôles, armature), Montréal (barres, tuyaux, boulons, vis, fils) et Rexdale en Ontario (fils et produits connexes). Au cours

---

6. Filiale de Hawker Siddeley Group Limited, de Londres

de 1970-71, SIDBEC, organisme québécois qui administre le complexe, décide d'investir $127 millions dans le but de se libérer de sa dépendance des marchés de l'acier primaire et également pour assurer la rentabilité de l'entreprise. Une partie des fonds ($51 M) est consacrée à l'amélioration des installations existantes et l'autre ($71 M) à la construction d'installations destinées à la fabrication d'acier primaire c'est-à-dire une aciérie électrique à Contrecoeur (capacité finale de 600,000 tonnes par année), une usine de métallisation avec le procédé MIDREX (capacité annuelle de 440,000 tonnes) et le ravitaillement en concentré de fer du Québec. La capacité globale de production se situe aux alentours de 900,000 par année actuellement. [7]

Nonobstant les progrès des aciéries canadiennes, l'augmentation de la production minière dans notre pays ces dernières années, est directement attribuable au contrôle de cette industrie par des capitaux américains affiliés aux grandes aciéries américaines qui ont fait chez nous des investissements considérables en ce domaine. Notre minerai de fer se vend donc sur un marché contrôlé essentiellement par ces grandes sociétés dont les hauts fourneaux sont généralement situés dans ce pays. Il ne faut donc pas s'étonner de l'importance de nos exportations vers le pays voisin. Au Canada, les vendeurs indépendants de minerai sont peu nombreux et se situent surtout en Colombie Britannique où l'on exporte du minerai vers le Japon et quelques autres pays.

---

7. En août 1973, SIDBEC annonce un projet d'investissement de $500 millions d'ici 1976 qui ferait passer sa capacité globale de production à environ 1,600,000 tonnes par année (y compris une autre sidérurgie intégrée probablement ailleurs qu'à Contrecoeur).

Le Canada doit encore son marché aux Etats-Unis, à sa situation géographique, à l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent (inaugurée en 1959) et au désir des américains de ne pas épuiser trop rapidement certains de leurs gisements en particulier ceux du Mesabi Range.

c) Les expéditions vers les ports canadiens

En 1971, le trafic intérieur de minerai de fer originant des ports de la Côte-Nord totalisait 6,708,706 tonnes c'est-à-dire 18.1% du volume global des expéditions et constituait 68.4% du cabotage national de minerai de fer. Si l'on excepte la période 1950-53, pendant laquelle Havre-Saint-Pierre était le seul expéditeur de minerai dans cette région, [8] les expéditions minéralières à l'intérieur du pays n'ont jamais atteint l'ampleur des expéditions vers l'étranger. Elles se sont toujours maintenues au-dessous de 30% du total, la meilleure année étant 1956 avec 28.5% (3,624,176 tonnes sur un total de 12,725,132). Après cette date, elles n'ont cessé de décroître passant à 24.9% en 1957, 14.8% en 1960 et 6.0% en 1964. Après 1964, le trafic intérieur de minerai reprend une courbe ascendante; il se retrouve au niveau des années 1956-57 avec 9.6% du total en 1965, 11.0% en 1966 et en 1971, 18.7% des expéditions globales.

La figure 27 montre deux courants principaux: le premier et de loin le plus important - 4,856,872 tonnes c'est-à-dire 85.9% du total - remonte le Saint-Laurent jusqu'à l'extrémité ouest du lac Ontario. Il approvisionne surtout deux villes: Sorel avec 2,590,435 tonnes (38.6%) et Hamilton avec 3,168,025 tonnes ou 47.2%. Le second courant, qui compte pour

---

8. Il faut se rappeler que jusqu'à une date très récente, la société F.T.Q. expédiait entièrement son minerai à son usine de Sorel.

TABLEAU 33

Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens, selon les régions de destination, 1971

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Sydney	947,208	14.1
Prescott	3,038	0.1
Hamilton	2,168,025	47.2
Sorel	2,590,435	38.6
TOTAL	6,709,706	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 34

Côte-Nord: expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens, par port, 1971

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Sept-Iles	1,169,216	17.4
Sydney	699,497	10.4
Hamilton	469,719	7.0
Pointe-Noire	2,940,067	43.8
Sydney	247,711	3.7
Hamilton	2,692,356	40.1
Port-Cartier	5,538	0.1
Hamilton	2,500	-
Prescott	3,038	-
Havre-Saint-Pierre	2,593,885	38.7
Sorel	2,590,435	38.6
Hamilton	3,450	0.1
TOTAL	6,708,706	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

14.1% du trafic total, traverse le golfe du Saint-Laurent en direction de Sydney. Il représentait 947,208 tonnes en 1971. (Tableau 33).

Sur un autre plan, le principal expéditeur de minerai de fer est Pointe-Noire avec 43.8% (2,940,067 tonnes) du total, destiné en grande partie à Hamilton. Havre-Saint-Pierre arrive au second rang avec 38.7% (2,593,885 tonnes) presque exclusivement délivrées à Sorel (38.6%). Sept-Iles, qui est au premier rang pour les expéditions étrangères, se classe troisième sur le plan intérieur avec 1,169,216 tonnes ou 17.4% du total. De ce port provient le minerai expédié à Sydney, 699,497 tonnes en 1971 (10.4% du total) auxquelles s'ajoutent 469,719 tonnes (7.0%) livrées à Hamilton. Port-Cartier joue un rôle infinitésimal sur le plan intérieur. En 1971, ses expéditions totalisaient à peine 0.1% (5,538 tonnes) du trafic global et ses deux principaux points d'expéditions étaient Prescott 3,038 tonnes et Hamilton 2,500 tonnes. (Tableau 34).

2 - Le port de Sept-Iles: principal expéditeur

Depuis 1954, Sept-Iles est devenu le port d'expédition de la compagnie Iron Ore exploitant des gisements minéralifères aux lacs Knob et Carol. Plus de $90 millions y furent investis pour la construction d'un terminus ferroviaire, des installations de manutention et de chargement de minerai et des quais de chargement permettant l'amarrage de grands minéraliers.

Entre 500 à 700 minéraliers fréquentent le port par saison de navi-

gation et les expéditions dépassent 20 millions de tonnes pour l'année 1971. Le minerai est surtout destiné au marché américain, les principaux points d'expéditions étant situés sur les Grands lacs et la côte atlantique.

Au cours de l'année 1967, la compagnie Iron Ore a commencé la construction d'une jetée en eau profonde de 900 pieds (277 m) de long qui lui permet de recevoir des cargos géants de 200,000 tonneaux, le tout étant en opération depuis la fin de l'automne 1969.

Le dynamisme de la compagnie Iron Ore n'a pas tardé à faire de Sept-Iles le principal port exportateur de minerai de fer au Canada. Sur le plan global, Sept-Iles occupe en 1971 le 3e rang au Canada pour le tonnage de marchandises manutentionnées (Pointe-Noire exclus).

a) Les caractéristiques géographiques

La situation

Situé sur la côte nord du golfe du Saint-Laurent par 50°11' de latitude nord et 66°23' de longitude ouest, à l'intérieur d'une vaste baie circulaire unique dans ce secteur, le port de Sept-Iles apparaît des mieux localisé pour le commerce maritime tant sur le plan national qu'international.

En comparaison avec les autres ports de la Côte-Nord, il a l'avantage d'une position stratégique à l'entrée du golfe du Saint-Laurent doublé

d'un abri naturel pouvant accueillir les plus grands navires. Sept-Iles est à plusieurs centaines de milles plus près de Montréal ou de Québec que des ports comme Halifax et Saint-Jean (N.-B.). Une distance de 454 milles (756 km) le sépare de Montréal, 315 milles (525 km) de Québec et plus près de lui, Baie-Comeau, autre port florissant de la région, 105 milles (175 km). (Figure 28).

Sur terre, Sept-Iles est relié à Schefferville par le chemin de fer du Quebec North Shore and Labrador Railway et au reste du Québec par la route 238 qui longe la rive nord du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec. Sur le plan aérien, des envolées quotidiennes relient ce centre à Québec, Montréal, la rive sud, les Maritimes et l'intérieur de la péninsule.

Le site

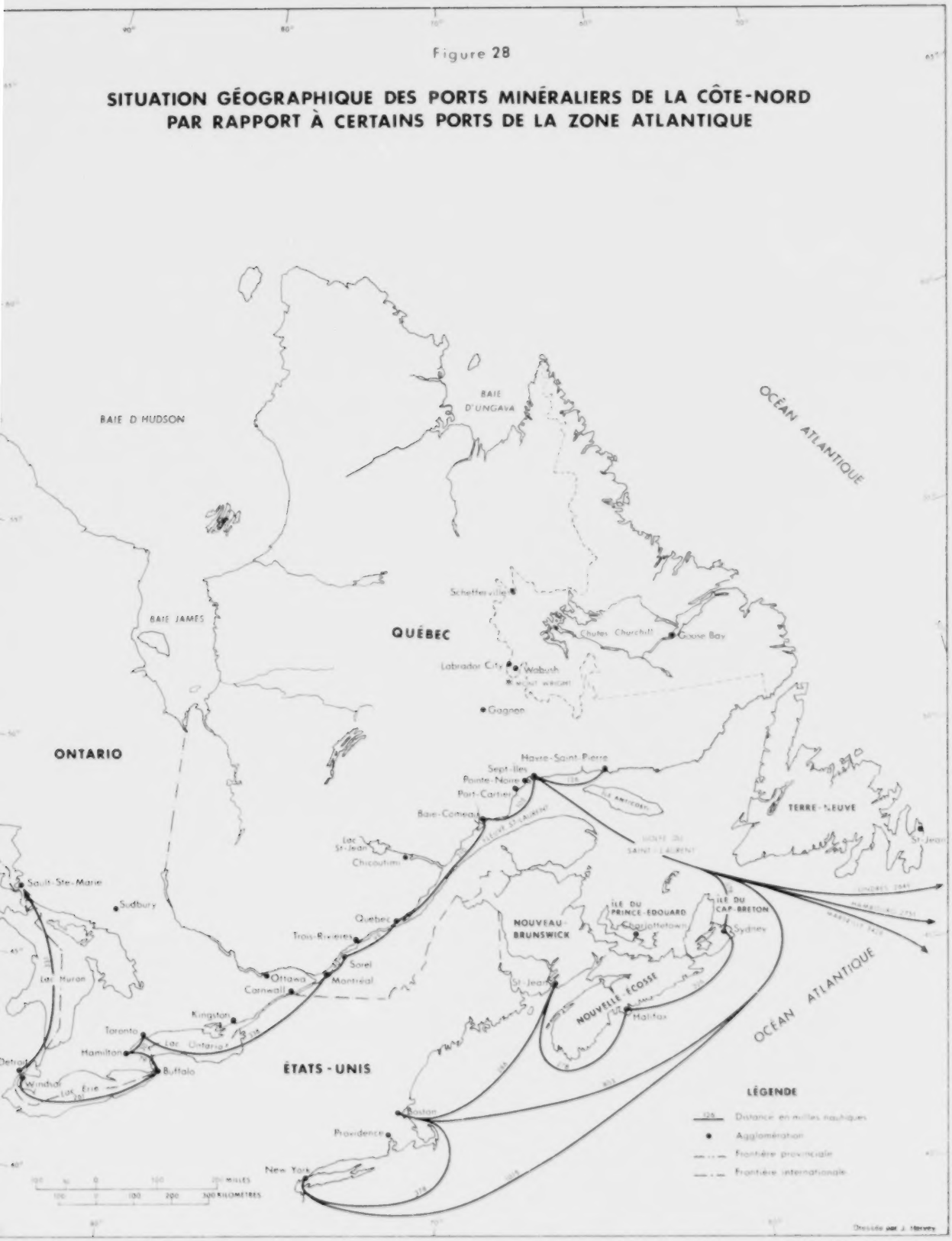
Le port lui-même est situé à l'entrée est de la baie. Il s'agit d'une vaste baie circulaire couvrant quelque 28 milles carrés (73 km^2) de surface et protégée des eaux troubles du golfe du Saint-Laurent par un rempart de sept îles qui lui a donné son nom. [9] Ce sont l'île du Grand Carrousel (ou Carrousel de Terre ou Manowin) dont les 700 acres de superficie s'élèvent à 457 pieds (140 m), l'île du Petit Carrousel (ou Carrousel du Large ou île du Phare), 170 acres et 260 pieds (80 m), le Grand Basque (ou Basque de Terre), 1,300 acres et 500 pieds (153 m), le Petit Basque (ou Basque du Large), 300 acres et 300 pieds (92 m), la Petite Boule (ou Boule de Terre), 440 acres et 300 pieds (92 m) et la Grande Boule (ou Boule du Large), 1,300 acres pour 688 pieds (211 m) d'altitude. La

---

9. L'archipel de Sept-Iles, situé entre la Moisie et la Sainte-Marguerite, comprend la presqu'île Marconi, les six îles proprement dites

Figure 28

SITUATION GÉOGRAPHIQUE DES PORTS MINÉRALIERS DE LA CÔTE-NORD PAR RAPPORT À CERTAINS PORTS DE LA ZONE ATLANTIQUE



septième île est en fait la presqu'île Marconi (ouest) observée par Jacques Cartier il y a quelque 350 ans. [10]

L'hydrographie

L'entrée de la baie entre Pointe à la Marmite et Pointe aux Basques est large de 2 3/4 milles et à l'exception de quelques bancs de sables situés dans la partie nord de la baie, il n'y a aucun récif ou écueil pouvant restreindre l'espace utile (3 milles carrés d'eau profonde sur fond d'argile). [11] Dans le centre de la baie, les profondeurs se situent aux alentours de 15 brasses (25 m) mais elles atteignent 23 (42.4 m) et même 25 brasses (46.1 m) au voisinage de Pointe à la Marmite dans le secteur ouest. Dans le secteur est, près des installations de l'Iron Ore ou de Pointe aux Basques, elles marquent jusqu'à 28 brasses (51.7 m). On accède à la baie par trois chenaux: le chenal de l'ouest entre Pointe à la Chasse et West Rock au nord-ouest de l'île Manowin, le chenal de l'est entre Pointe aux Basques et l'île Grande Basque et le plus important, le chenal du Milieu qui conduit presque directement à la baie entre à l'ouest,

---

9. et une dizaine d'îlots et d'écueils de petites dimensions. Les six îles sont arrangées en trois groupes de deux dont l'une est toujours très petite comparativement à l'autre. La plus grande élévation de l'archipel se trouve près de la Pointe à la Chasse sur la presqu'île Marconi: 736 pieds. La superficie de la presqu'île est d'environ 7 milles carrés. Constitué d'écueils et de récifs plus petits, le Carrousel s'appelle "Cayes-de-l'Ouest" et celui qui est situé entre la terre ferme et l'île Petite Boule est désigné comme "Cayes-de-l'Est". Le rocher de calcaire appuyé contre l'île du Grand Carrousel s'appelle "Cayes-à-Chaux". Les deux îles de chaque groupe sont toujours très rapprochées l'une de l'autre, mais entre chaque groupe et la terre ferme, on trouve de larges passages en eaux profondes qui constituent les plus beaux havres naturels de la Côte-Nord. Voir Faessler, 1942, p. 10.
10. Faessler, 1942, p. 10
11. Service hydrographique canadien, 1966, p. 46.

les îles Manowin, West Rock et Pointe à la Chasse et à l'est, les îles Petite Basque et Grande Basque. C'est un chenal très large - 1 à 1½ mille marin en moyenne - dont les profondeurs impressionnent: 44 brasses (812 m) dans la partie amont, 63 (114 m) dans la partie centrale et 53 (98 m) dans le secteur aval.

b) La manutention du minerai [12]

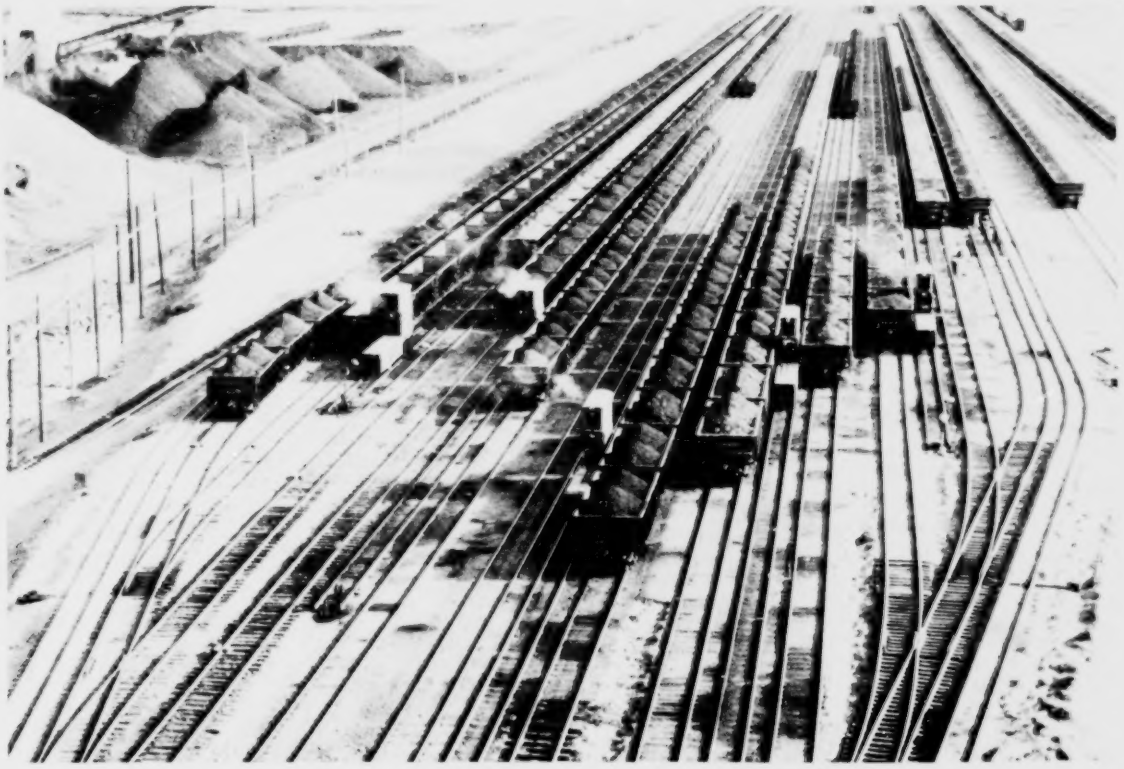
A son arrivée à Sept-Iles, le minerai se présente surtout sous la forme de minerai brut à haute teneur (concentré) ou de boulettes. On y utilise un système hautement mécanisé pour sa manutention et son chargement à bord des cargos.

Minerai brut à haute teneur (concentré)

Dès leur arrivée des mines, les wagons de minerai sont pesés individuellement à raison d'un wagon toutes les quinze secondes et répartis d'après la teneur du minerai sur les 12 voies de triage qui peuvent contenir 900 wagons. (Photo 29). On les amène alors jusqu'à la voie d'amenée au chariot-breton et de là, l'on obtient le mélange de minerai désiré en amenant sur cette voie, dans un ordre préconçu, les wagons répartis sur les douze voies de triage. Ils sont ensuite poussés jusqu'au basculateur rotatif à tandem où le minerai passe à travers les barres d'un crible qui détourne les grosses parcelles vers des concasseurs à rouleaux. Le tout est ensuite déversé sur deux convoyeurs à courroies de 72 pouces qui l'amènent aux deux silos mélangeurs dont la capacité atteint 750 tonnes fortes

---

12. Les informations concernant cette section nous ont surtout été fournies par l'I.O.C.C. La documentation est cependant abondante sur le sujet même si elle n'est pas toujours récente.



Iron Ore Company

Photo 29- Sept-Iles. Gare de triage de la compagnie Iron Ore.

chacun. Des silos, deux courroies de 60 pouces alimentent, au rythme de 4,000 tonnes fortes par heure, chacun des deux chargeurs mobiles qui déversent le minerai directement dans les cales des minéraliers. (Photo 30). Quant au minerai destiné au stockage, on le transporte du basculateur aux deux entasseurs par deux systèmes séparés à courroies de 48 pouces. On peut y entreposer ainsi 2,000,000 de tonnes fortes mais il est possible de doubler cette capacité si les circonstances le rendent nécessaire.

Par ailleurs, l'usine de séchage sert à réduire le pourcentage d'humidité de certains minerais afin d'améliorer leurs propriétés de manutention. La principale installation de l'usine est un corps cylindrique ro-

Iron Ore Company

Photo 30- Sept-Iles. Chargement d'un minéralier.

tatif de 13'5" sur 110' dans lequel le minerai est culbuté à travers un courant de gaz chaud fourni par un réchauffeur d'air alimenté au mazout. Il a une capacité moyenne de 300 tonnes fortes par heure à 8% d'humidité.

Boulettes

Terminées au printemps 1963, les installations de manutention des boulettes comprennent une cour pour 250 wagons, un basculateur rotatif pour un wagon à la fois et un réseau de courroies de 60 pouces jusqu'au réservoir régularisateur d'une capacité de 50,000 tonnes fortes. Des vannes sous le réservoir alimentent deux courroies de 60 pouces qui transpor-

tent le minerai aux courroies du quai, puis aux chargeurs, à raison de 4,000 tonnes fortes par heure. [13] Durant les mois où il ne se fait pas d'expédition de minerai, les boulettes sont retirées du réservoir régularisateur par un convoyeur à courroies de 48 pouces et entreposées. La capacité d'entreposage est de 2,000,000 de tonnes fortes. Par ailleurs, au cours de l'année 1968, la compagnie poursuivit ses études en vue de la construction d'une usine de boulettage à Sept-Iles. Le 9 septembre 1970, l'I.O.C.C. annonçait l'érection à Sept-Iles de cette usine au coût de $140 millions. Une fois terminée en 1973, elle emploiera plus de 800 personnes et la capacité annuelle sera de 6,000,000 de tonnes de boulettes. [14]

c) Les quais

Les quais de chargement et d'amarrage mesurent 1,600 pieds (508 m) de long avec une profondeur minimum de 38 pieds (12 m) à marée basse ce qui permet l'accostage de gros cargos de minerai. [15] Par ailleurs, la compagnie vient de compléter un nouveau quai de 900 pieds (276 m) de long avec 60 pieds (18 m) d'eau minimum de profondeur.

Le quai de chargement

Le quai de chargement mesure 800 pieds (246 m) de long avec 28 pieds (12 m) d'eau disponible. Dans ce secteur du fleuve, la marée varie en-

---

13. Matthews, 1963, pp. 4-7.
14. Charbonneau, 1970.
15. Il ne s'agit pas de deux quais individuels mais d'un seul que l'on a partagé en deux parties.

tre 1 et 12 pieds (0.30 - 3.9 m) selon la période de l'année ce qui porte la profondeur disponible en vives eaux à environ 48 pieds (15 m). On y charge le minerai par deux tours mobiles convoyeuses dont la capacité est de 6,400 tonnes à l'heure. [16]

Le quai d'amarrage

Le quai d'amarrage a aussi 800 pieds (246 m) de long. Il n'est en réalité que le prolongement naturel vers le nord-ouest du quai de chargement. Sa profondeur minimum à marée basse est de 37 pieds (11.3 m). Une puissante grue de 125 tonnes de capacité avec une portée de 60 pieds y est stationnée en permanence. Le quai est utilisé par les minéraliers qui attendent leur place au quai de chargement.

En décembre 1967, la compagnie Iron Ore annonçait la construction d'une jetée en eau profonde de 900 pieds (276 m) de long à l'est des deux autres quais, jetée évaluée à $10 millions. [17] Le premier contrat de l'entreprise fut accordé le 15 avril 1968 et les installations étaient prêtes vers la fin de l'automne 1969. Ce nouveau quai, dont la profondeur minimum est de 60 pieds (18 m) à marée basse, peut recevoir des minéraliers de 200,000 tonneaux. (Figure 29).

Le réseau de courroies a été modifié et allongé en vue de transporter le minerai jusqu'aux cargos géants. En même temps, les cargos de dimensions normales peuvent faire le plein de minerai au quai habituel. Six nouvelles courroies, larges de 72 pouces, transportent le minerai des

---

16. Au sujet de l'équipement du port de Sept-Iles, consulter la documentation de l'I.O.C.C. Aussi, Ports and Seaway Directory.
17. Soucy, 1969, p. 29.

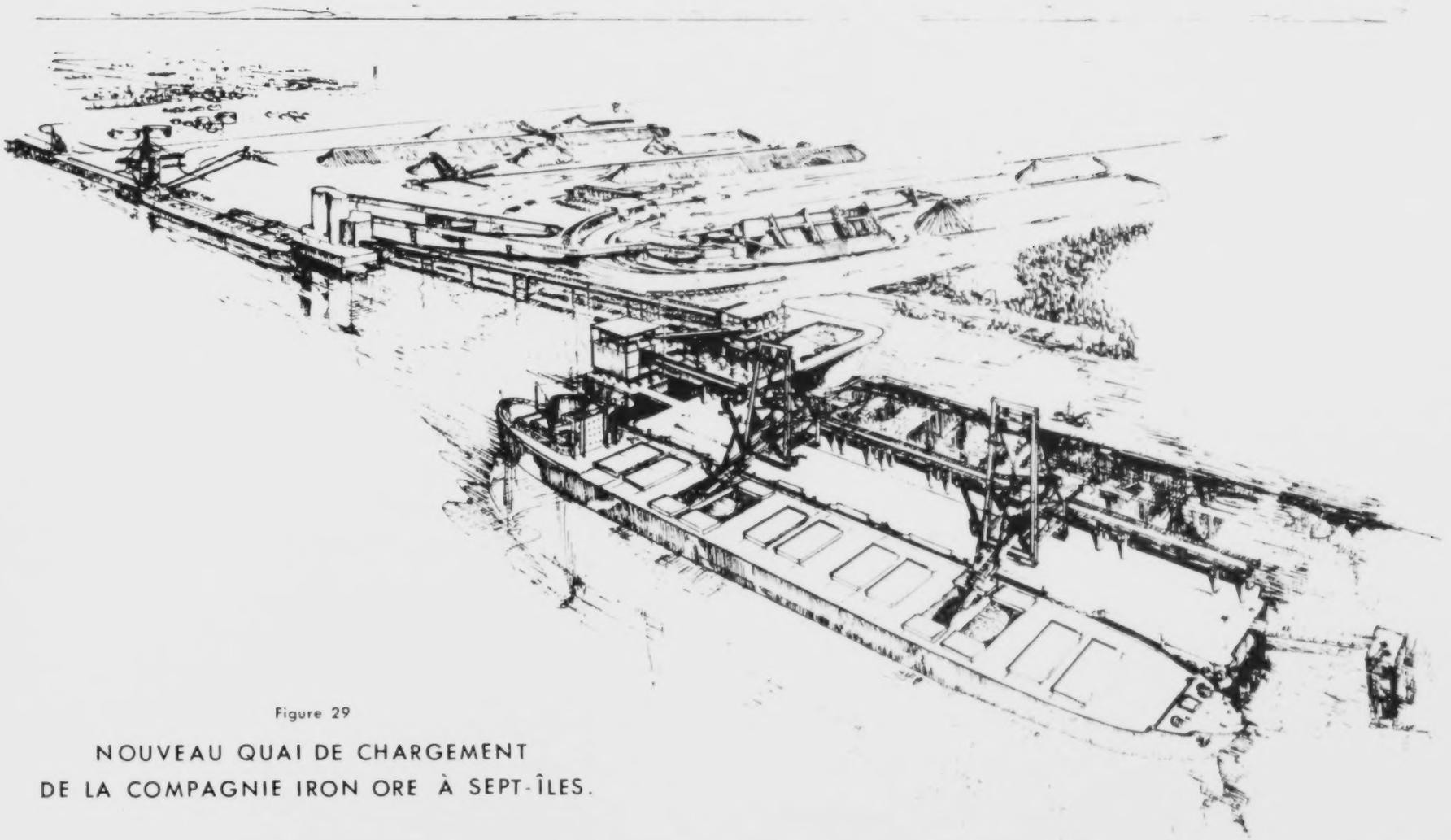


Figure 29

NOUVEAU QUAI DE CHARGEMENT
DE LA COMPAGNIE IRON ORE À SEPT-ÎLES.

IRON ORE COMPANY OF CANADA LTD

quais actuels au nouveau quai, le tout opéré par 2 tours de contrôle (drive-house). On y a installé aussi deux nouveaux chargeurs de bateaux (ship loaders) qui déversent le minerai dans les cales des navires au rythme de 7,500 tonnes à l'heure, chargement le plus rapide en Amérique du Nord jusqu'à ce jour. [18]

d) Les trafics

Les navires

Entre 1,000 et 1,500 navires entrent dans le port de Sept-Iles annuellement (1,368 en 1971). Les navires minéraliers représentent une proportion très variable de ce nombre quoiqu'elle ne dépasse généralement pas 50%. Pour la période disponible, l'année record fut 1955 où l'on a enregistré l'entrée de 652 minéraliers sur un total de 830 navires (78.5%) mais ce fut exceptionnel. Au contraire, les 393 minéraliers de 1961 représentaient à peine 20.2% des navires entrés dans le port (1,498). On sait que les années 1957-61 furent assez difficiles pour la compagnie Iron Ore. Après 1962, le nombre de minéraliers s'est graduellement accru et en 1968, ils comptaient pour 49.8% des navires entrés dans le port de Sept-Iles. (Tableau 35).

Cependant, on ne peut guère épiloguer sur ce type de comparaison. Le nombre de navires qui circulent dans un port est une donnée plutôt grossière et qui ne rend pas compte de l'importance réelle du trafic. Le tonnage net enregistré est une donnée beaucoup plus positive. Malheureusement, si nous avons ces données pour l'ensemble du trafic des navires,

---

18. Informations de l'I.O.C.C. Aussi Brian, 1968, pp. 4-7.

TABLEAU 35

Port de Sept-Iles: trafic des minéraliers, 1954-71

Année	Total des navires entrés	Minéraliers entrés	%	Minerai expédié (tonnes courtes)	Plus grand navire entré dans le port		
					Nom	Nationalité	Chargement
							tonnes courtes
1954	785	166	21.1	1,809,071	..	..	..
1955	830	652	78.5	7,026,499	..	..	..
1956	1,275	694	54.4	12,097,527	Ore Regent	Libérien	40,931
1957	1,601	716	44.7	13,899,856	Cosmic	"	44,730
1958	1,234	409	33.1	8,910,243	Ore Chief	"	53,606
1959	1,811	700	38.6	14,569,418	Ore Titan	"	54,153
1960	1,847	541	29.2	11,025,278	Cosmic	"	46,450
1961	1,498	393	20.2	8,391,616	Ore Neptune	"	50,280
1962	1,586	525	33.1	11,870,795	Cosmic	"	47,342
1963	1,486	576	38.7	12,081,577	Ore Chief	"	56,023
1964	1,595	722	45.2	15,920,848	Charles E. Wilson	"	51,034
1965	1,521	673	44.2	15,711,332	Segtina	Norvégien	62,221
1966	1,093	560	51.2	14,810,519	Nvolja	Suédois	68,270
1967	1,079	582	53.9	16,792,814	Santa Maria	Italien	76,811
1968	1,243	614	49.8	18,749,633	Skaufast	Norvégien	94,029
1969	1,026	..	..	14,136,739	..	..	100,000
1970	1,360	..	..	23,007,180	..	..	135,000
1971	1,328	..	..	19,166,521	..	..	149,000

.. Non disponible

Source: Iron Ore of Canada et Transport maritime, Stat. Can.

nous n'avons pu les obtenir dans le cas des minéraliers. Sans doute, aurait-on constaté que le tonnage net enregistré des minéraliers constitue probablement au-delà de 90% du tonnage net enregistré du port.

Le tableau 35 illustre les dimensions de plus en plus grandes des minéraliers qui sont entrés dans le port. En 1956, le cargo Ore Regent (libérien) quitte le port avec 40,931 tonnes de minerai de fer, l'Ore Chief (libérien) en prend 56,023 en 1963, le Nvalja (suédois) 68,270 en 1966, le Skaufast (norvégien) 94,029 en 1968 et en 1971, un minéralier a chargé 149,000 tonnes. Par ailleurs, l'on a vu dans les pages précédentes que la compagnie vient de compléter un nouveau quai capable de recevoir des navires jaugeant jusqu'à 200,000 tonneaux.

On peut se demander si la compagnie Iron Ore avait prévu dès le début cette progression très rapide de la taille des minéraliers. Probablement quoique la profondeur minimum le long de ses quais ait toujours été limitée à 38 pieds d'eau jusqu'à récemment; en réalité, il y avait assez peu de problème pour charger des navires de plus en plus grands si on les faisait entrer et sortir avec les marées. A cause de leur nombre grandissant, il a fallu cependant instaurer un horaire de circulation dans le port extrêmement serré avec toutes les difficultés que cela implique.

La compagnie Iron Ore ne possède pas de flotte. Ce sont les clients qui pourvoient au transport de leur minerai par des navires, loués (chartered) pour la plupart, ce qui amène dans le port des minéraliers de toutes nationalités, en majorité des libériens et des scandinaves.

Le minerai

En 1971, le trafic total du port de Sept-Iles a atteint 20,531,557 tonnes ce qui le place, à l'échelle du pays, au troisième rang derrière Vancouver (26,909,433 tonnes) et Montréal (22,063,972 tonnes). Il a acquis cette place enviable peu après le début des expéditions de minerai de fer en 1955 et ne l'a jamais perdue par la suite. Par ailleurs, le port de Sept-Iles est aussi le principal expéditeur de minerai de fer de la Côte-Nord avec au cours de la même année 51.8% des expéditions totales contre 16.7% pour Pointe-Noire, 23.7% pour Port-Cartier et 7.8% dans le cas de Havre-Saint-Pierre.

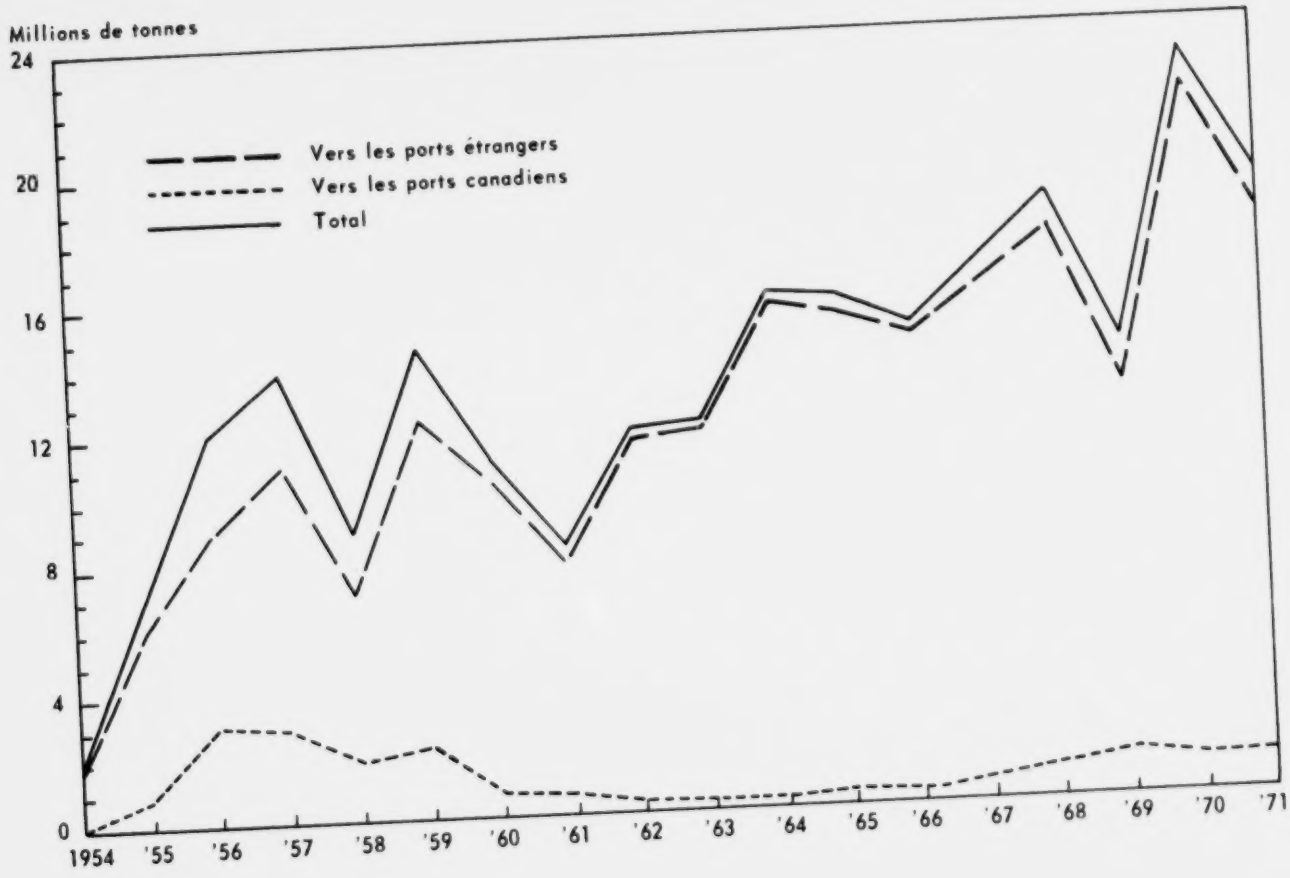
Le trafic du minerai est à n'en pas douter le responsable de cet état de chose. Depuis le début des expéditions en 1954, il n'a jamais constitué moins de 90% des expéditions totales du port dépassant 97% entre 1955 et 1959. Sans ce dernier, le trafic du port de Sept-Iles dépasserait à peine le demi-million de tonnes, à peu près le tonnage de ports très secondaires comme Chicoutimi et Rimouski.

On peut diviser les expéditions en trois périodes: une première, comprise entre les années 1954-1957, qui montre une progression très rapide; une seconde entre 1957 et 1961, pendant laquelle la compagnie fera face à des problèmes qui mettront en cause son existence même et enfin, depuis 1961, une autre période de croissance due principalement au dynamisme et à la facilité d'adaptation de la compagnie face aux exigences du marché actuel. (Figure 30).

PORT DE SEPT-ILES: EXPÉDITIONS DE MINERAI DE FER

1954 - 1971

Figure 30



Source: Transport maritime, Stat. Can.

Faibles au début (1,809,071 tonnes en 1954), les expéditions de minerai atteignent rapidement 7,026,499 tonnes en 1955 et 13,899,856 en 1957. Au cours de cette période et même jusqu'aux années 1960, l'industrie métallurgique s'accordait fort bien de ce minerai naturel ou brut dit direct shipping considéré alors comme très riche (high grade). Par ailleurs, la compagnie avait en poche des contrats d'expéditions très importants vers l'Europe en particulier l'Allemagne de l'Ouest quoique les expéditions principales étaient destinées à la sidérurgie américaine. C'est donc dans un contexte éminemment propice que fut enregistré le premier sommet de 1957.

Cette situation favorable aurait pu sans doute se prolonger jusqu'en 1959, n'eut été une grève des employés de l'Iron Ore à Sept-Iles qui paralysa le port durant plus de deux mois au cours de 1958. Les effets se font durement sentir sur les expéditions de minerai qui tombent alors à 8,910,243 tonnes. La reprise est cependant excellente et en 1959, les expéditions enregistrent un nouveau sommet avec 14,569,418 tonnes. Cela ne devait pas durer car la compagnie était maintenant aux prises avec des problèmes beaucoup plus sérieux. Comme nous l'avons dit auparavant, lorsque les expéditions du minerai de Schefferville débutèrent, l'industrie métallurgique américaine et même mondiale était heureuse de recevoir ce minerai naturel ou brut expédié sous l'appellation direct shipping. Peu à peu cependant, les clients pour le direct shipping devinrent difficiles à trouver à cause de nouveaux procédés pour enrichir le minerai sous forme de concentrés (bonification) ou de boulettes [19] (pellets) qui, alors, n'étaient pas encore utilisés par la société. Par ailleurs, la concurren-

---

19. Ces deux techniques permettent d'exploiter des mines à faible teneur

ce sur le marché du minerai de fer était devenue beaucoup plus vive par suite de la découverte de gisements à haute teneur à travers le monde en particulier au Vénézuéla, au Brésil et en Afrique. [20] Tout ceci fit qu'en 1961 les expéditions de minerai de fer étaient tombées au niveau très bas de 8,391,616 tonnes (direct shipping). Depuis 1960, on parlait donc de fermer les mines et en 1961, on semblait sur le bord de cesser les opérations. Mais, dans un interview donné à un représentant du journal The Northern Miner en 1961, M. N.J. Bennett, vice-président de la compagnie, disait: "We have no intention of going out of business at Schefferville". [21] On travaillait déjà depuis un ou deux ans sur un projet pour enrichir le minerai de cette région. Et M. Bennett d'ajouter: "this is a high priority project. We are hopeful". [22]

Après 1961, la situation devient un peu plus favorable malgré la fin des contrats d'expédition de minerai brut vers l'Allemagne de l'Ouest en 1963. [23] Entre 1961 et 1964, les aciéries américaines produisent à

---

19. tout en améliorant le rendement des meilleures. On peut alors obtenir, même avec du minerai de faible teneur comme celui du lac Carol, un concentré de 58 à 65% et même mieux avec des boulettes. En outre, le produit est beaucoup plus facile à manipuler et à transporter. Il n'a pas l'inconvénient de geler en blocs dans les wagons en hiver comme le minerai brut et contient beaucoup moins d'humidité. Par ailleurs, le minerai concentré est plus rentable à l'aciérie. On s'est aperçu qu'il était possible avec cette forme de minerai de produire avec cinq hauts fourneaux ce qui auparavant en nécessitait six. Voir Stahl, 1961, pp. 62-78.
20. Leduc, 1965, pp. 30-34.
21. McCormick, 1961, p. 53.
22. Ibid.
23. Le minerai brut (direct shipping) de Schefferville n'était plus compétitif sur le marché européen.

pleine capacité et à partir de 1963, l'I.O.C.C. se met à expédier à son tour des concentrés et des boulettes en provenance du lac Carol, respectant ainsi la promesse du vice-président de la compagnie. Les résultats ne se font pas attendre. Les expéditions totales de minerai par le port de Sept-Iles grimpent à 11,870,795 tonnes en 1962, à 15,920,848 en 1964 et à 19,166,521 en 1971. Par ailleurs, les expéditions de minerai brut (direct shipping) ont diminué pour se stabiliser aux alentours de 6,000,000 par année.

Quel est l'avenir des expéditions du minerai brut à Sept-Iles? Depuis 1962, elles sont en constante diminution. Ce type de minerai n'est plus compétitif en Europe qui, aujourd'hui, peut s'approvisionner à meilleur marché à diverses sources notamment en Amérique du Sud et en Afrique. Par ailleurs, le marché principal de la compagnie Iron Ore ne se situe pas en Europe mais aux Etats-Unis, les gros clients étant justement les principaux actionnaires de la compagnie. Etant donné les sommes énormes investies à Schefferville, la proximité des gisements, les facilités offertes par la Voie maritime du Saint-Laurent et le désir de préserver certaines mines telles celles du Mesabi, il est peu probable que l'on vienne à fermer les mines de Schefferville. Bien sûr, le minerai enrichi et les boulettes conviennent mieux aux marchés actuels et la compagnie l'a bien compris en ouvrant son chantier du lac Carol. Il n'en demeure pas moins que l'aciérie américaine a encore besoin de minerai brut et que, pour les raisons mentionnées auparavant, elle continuera sans doute à exploiter ses mines à Schefferville pour ce type de minerai.

FIGURE 31

PORT DE SEPT-ÎLES : EXPÉDITIONS TOTALES DE MINERAI DE FER, 1971

ONTARIO

QUÉBEC

Thunder Bay
Heron Bay
Michipicoten Harbour
Duluth
Superior
Lac Supérieur
Marquette
Sault-Sainte-Marie
WISCONSIN
MICHIGAN
136,425
Lac Huron
Port Mc Nicoll
Owen Sound
Collingwood
Milwaukee
Muskegon
Saginaw
Goderich
Lac Michigan
57,245
Port Huron
Sarnia
Toronto
Lac Ontario
Hamilton
Thorold
469,719
Port Colborne
130,773
Buffalo
Lackawana
252,818
Sodus Point
346,304
Détroit
Chicago
24,313
Gary
112,112
Indiana Harbour
ILLINOIS
INDIANA
OHIO
NEW YORK
180,773
Toledo
Lac Érié
Lorain
28,560
Cleveland
3,232,014
Ashtabula
28,560
Conneaut
132,703
Érié
PENNSYLVANIE
0 75 150
MILLES
Prescott
Kingston
4,946,049
Trois-Rivières
Sorel
Contrecoeur
Montréal
Québec
Lévis
Lac Saint-Jean
Le Saguenay
Port-Alfred
Baie-Comeau
Le Saint-Laurent
4,946,049
Port-Cartier
Pointe-Noire
19,166,521
Sept-Îles
Havre-Saint-Pierre
ÎLE D'ANTICOSTI
14,220,472
Gaspé
Golfe du Saint-Laurent
Dalhousie
Bathurst
Îles-de-la-Madeleine
749,760
Japon
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
Charlottetown
NOUVEAU-BRUNSWICK
Sydney
Europe de l'Ouest
Royaume-Uni
2,765,013
3,527,074
Côte atlantique américaine et golfe du Mexique
MAINE
Saint-Jean
NOUVELLE-ÉCOSSE
Halifax
VERMONT
NEW HAMPSHIRE
MASSACHUSETTS
CONNECTICUT
RHODE ISLAND
L'ATLANTIQUE

LÉGENDE

- Expéditions
- Agglomération portuaire
- Frontière provinciale
- Frontière internationale
- Frontière interétat

20,000,000 15,000,000 10,000,000 5,000,000 2,500,000

Tonnes courtes

Dressée par Jacquelin Harvey

Service du dessin, M.I.C., 1973

La figure 31 illustre aussi la grande prédominance des expéditions vers l'étranger de minerai de fer qui n'a jamais constitué moins de 75% des expéditions totales. En général cependant, la proportion est beaucoup plus forte et se tient plutôt aux alentours de 95%. En 1971, le trafic intérieur du minerai de fer s'élève à 6.1% du trafic total.

Les chiffres cités dans le paragraphe précédent montrent jusqu'à quel point le minerai de fer expédié par le port de Sept-Iles est destiné aux pays étrangers en particulier à nos voisins du sud. En 1971, ce dernier trafic comptait pour 17,997,305 tonnes c'est-à-dire 93.9% des expéditions globales dont 60.8% vers les Etats-Unis et le reste vers les régions européennes. Le courant principal, illustré par la figure 31, orienté vers la côte atlantique américaine et le golfe du Mexique, compte pour 36% du total (6,479,128 tonnes). Les points de destination sont, par ordre d'importance, Baltimore 21% (3,785,591 tonnes), Philadelphie 8.5% (1,518,604 tonnes), Morrisville 3.1% (559,213 tonnes), Mobile 1.7% (311,920 tonnes), Houston 1.2% (217,280) et 0.5% pour d'autres ports du golfe. La majeure partie de ce minerai, en particulier celui de Baltimore et de Philadelphie, est transporté par rail à travers les Appalaches vers les centres industriels de l'est des Etats-Unis. (Tableau 36).

Le second courant, orienté vers l'Europe, représente 35% du total c'est-à-dire 6,292,087 tonnes sur un total de 17,997,305. Parmi les pays européens, le Royaume-Uni vient en tête avec 15.4% (2,765,013 tonnes) suivi des Pays-Bas avec 8.8% (1,580,724 tonnes) et de l'Italie avec 6.7% soit 1,213,504 tonnes; les autres pays comme la Belgique, la Finlande,

TABLEAU 36

Port de Sept-Iles: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, selon les régions de destination, 1971

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Royaume-Uni	2,765,013	15.4
Europe occidentale	3,527,074	19.6
Belgique	97,552	0.5
Finlande	46,437	0.3
France	93,094	0.5
Italie	1,213,504	6.7
Pays-Bas	1,580,724	8.8
Espagne	495,763	2.8
Asie (Japon)	749,760	4.2
Côte atlantique et golfe du Mexique	6,479,128	36.0
Baltimore	3,785,591	21.0
Burnside	28,280	0.2
Houston	217,280	1.2
Mobile	311,920	1.7
Morrisville	559,213	3.1
Philadelphie	1,518,604	8.5
Autres ports du golfe	58,240	0.3
Grands lacs	4,476,330	24.8
Gary	24,313	0.1
Indiana Harbour	112,112	0.6
Detroit	346,304	1.9

TABLEAU 36 (suite)

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Ashtabula	28,560	0.2
Buffalo	130,928	0.7
Cleveland	3,232,014	18.0
Conneaut	132,703	0.7
Huron	57,245	0.3
Lackawana	252,818	1.4
Lorain	28,560	0.2
Toledo	130,773	0.7
TOTAL	17,997,305	100.0

Source: Données fournies par Statistique Canada.

la France et l'Espagne contribuent pour 4.1% du courant européen avec 722,846 tonnes. (Figure 31).

Un troisième courant remonte le Saint-Laurent vers les centres industriels (Industrial Belt) des lacs Erié et Michigan. Il enregistre 4,476,330 tonnes (24.8% du trafic) et les principaux points de destination sont Cleveland 3,232,014 tonnes (18%), Détroit 346,304 (1.9%), Lackawana 252,818 (1.4%) et huit autres ports avec des réceptions de minerai de fer inférieures à 1%. (Figure 31).

Les expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens occupent une place beaucoup moins prépondérante. En 1971, elles s'élevaient à 1,169,216 tonnes c'est-à-dire 6.1% des expéditions totales. Ce minerai est destiné à deux centres métallurgiques principaux: Sydney où il approvisionne les usines de DOSCO [24] et Hamilton sur les rives ouest du lac Ontario. (Tableau 37).

Les expéditions de la compagnie Iron Ore à Sydney ont commencé dès 1954, Jusqu'à cette date, DOSCO tirait son minerai de fer de la mine Wabana sur l'Île Bell à l'est de Terre-Neuve et aussi, en plus petites quantités, du Brésil. Mais, le minerai de Wabana était de mauvaise qualité et, peu à peu, n'était plus compétitif sur le marché européen. Après 1954, DOSCO a évidemment continué de s'approvisionner auprès de sa filiale de Wabana mais aussi à partir de la péninsule Québec-Labrador. Après 1960, la compagnie de Sydney fut obligée de se tourner vers le charbon étranger (américain) à cause de la pauvreté du charbon local vis-à-vis

---

24. Les installations de la DOSCO à Sydney peuvent produire annuellement 1,738,000 tonnes de métal sous diverses formes telles la fonte en

des cokeries modernes qu'elle devait installer pour supporter la concurrence des autres aciéries. Par ailleurs, les calcaires et dolomies nécessaires à l'industrie venait d'Aguathuna (T.-N.) et ce n'est que récemment que l'on a passé un contrat à long terme avec une société exploitant une carrière du voisinage. La production de Wabana a donc rapidement décliné et le 30 juin 1966, la compagnie annonçait la fermeture de sa mine de Wabana peu à peu vaincue. [25] La disparition graduelle de Wabana a favorisé l'Iron Ore particulièrement après les années 1960 alors que la compagnie était en mesure d'offrir des concentrés et du minerai en boulettes. Depuis 1968, les expéditions dépassent 600,000 tonnes par année, ayant même atteint 1,000,000 de tonnes entre 1969 et 1970. (Tableau 38).

En plus de Sydney, Sept-Iles approvisionne un second centre métallurgique, celui de Hamilton, à l'extrême-ouest du lac Ontario. L'Iron Ore y a expédié 469,719 tonnes de minerai de fer (40.2% du trafic inté-

---

24. gueuse (pig iron), les lingots d'acier, les billettes, les brames (semblables aux lingots mais plus gros), le fil-machine, les barres métalliques, les rails, etc. C'est une industrie complètement intégrée (concentration verticale) possédant entre autre ses propres mines de fer à Terre-Neuve (Wabana) et son charbon sur l'Île du Cap-Breton et évidemment, l'usine de transformation à Sydney. En octobre 1967, la compagnie annonce qu'elle va fermer ses portes à Sydney. Parce que le sort de 3,000 hommes est en jeu et qu'elle est le grand pilier de l'économie de la Nouvelle-Ecosse, cette province en fait l'acquisition et, le 7 décembre 1967, DOSCO devient SYSCO, une société de la couronne provinciale, au coût de $14,305,325. On sait qu'en novembre 1968, SIDBEC acquiert plus de 90% des actions de SYSCO. Une entente est passée entre SYSCO et SIDBEC par laquelle cette dernière s'engage à acheter toute la production de Sydney. Entre temps, SYSCO liquide toutes ses autres divisions (Wabana, Dominion Coal Co... etc.) Voir, Witter, 1968, pp. 38-39.
25. Au cours de 72 ans d'opérations à Wabana, on a expédié environ 80,000,000 de tonnes fortes dont 45,000,000 vers l'Allemagne occidentale, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, la Belgique et la Hollande et 35,000,000 à l'intérieur du pays. Voir Schneider, 1967, p. 342.

TABLEAU 37

Port de Sept-Iles: expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens, selon les régions de destination, 1971

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Sydney	699,497	59.8
Hamilton	469,719	40.2
GRAND TOTAL	1,169,216	100.0

Source: Données fournies par Statistique Canada

TABLEAU 38

Expéditions de minerai de fer vers Sydney (N.-E.) et Hamilton, Ont., 1954-71

Année	expéditions	
	Sydney	Hamilton
	en tonnes courtes	
1954	-	24,746
1955	56,286	150,433
1956	354,394	342,474
1957	324,744	355,270
1958	253,717	179,676
1959	331,603	1,004,503
1960	503,795	..
1961	259,517	257,208
1962	169,675	97,725
1963	65,827	123,322
1964	256,940	26,090
1965	343,631	100,345

TABLEAU 38 (suite)

Année	expéditions	
	Sydney	Hamilton
	en tonnes courtes	
1966	174,265	102,207
1967	299,269	372,427
1968	640,281	325,292
1969	1,036,718	305,347
1970	1,035,040	25,263
1971	699,497	469,419

Source: Données fournies par Statistique Canada

rieur) au cours de l'année 1971. (Tableau 38). Ce minerai est destiné aux usines de The Steel Company of Canada Limited (STELCO). [26]

3- Le port de Pointe-Noire: un trafic récent

La baie de Sept-Iles abrite un autre port minéralier, celui de Pointe-Noire. Wabush Mines, qui exploite les gisements du lac Wabush près de Labrador City, y a investi quelque $90 millions pour la construction d'un chemin de fer reliant le port au Q.N.S. & L.R., d'une usine de boulettage et des installations portuaires semblables à celle de l'Iron Ore à Sept-Iles. Les expéditions ont débuté en 1965 et actuellement (1971) se situent à 6,194,441 tonnes par année, destinées pour plus de 50% aux aciéries américaines de la région des Grands lacs.

a) Les caractéristiques géographiques

La situation

Le port de Pointe-Noire occupe une position géographique ($50^{o}12'$ de latitude nord et $66^{o}37'$ de longitude ouest) à peu près semblable à celle de Sept-Iles et profite autant que ce dernier des avantages de la baie. Il est relié aux infrastructures locales par le chemin de fer de la Arnaud Railway Company qui fait le joint avec Sept-Iles (Mille 8.7) et un embranchement de la route 238 qui se rend jusqu'aux installations portuaires.

---

26. STELCO est le plus grand et plus diversifié des producteurs d'acier au Canada. Ses usines principales sont à Hamilton, à Contrecoeur et Edmonton en plus de subsidiaires en Ontario, au Québec, en Saskatchewan et en Alberta. Le plan principal est celui de Hamilton avec une capacité de production de 11,750,000 tonnes d'acier par année. C'est une industrie complètement intégrée directement ou par subsi-

Le site

Les installations portuaires se situent à l'entrée de la baie, du côté sud-ouest, à environ deux milles à l'ouest de Pointe à la Marmite et à neuf milles de Clarke City. Elles sont à peu près en face de celles de l'Iron Ore à Sept-Iles.

L'hydrographie

Bien que les remarques concernant l'entrée de la baie et l'espace disponible à l'intérieur s'appliquent aussi au port de Pointe-Noire, disons quelques mots sur les profondeurs avoisinantes.

On sait que le pourtour de la baie montre des estrans qui s'avancent assez loin vers le large. Cela est particulièrement vrai pour la zone située à l'ouest des installations portuaires où ils peuvent dépasser un mille de large. Il serait très difficile d'y installer des équipements portuaires en eau profonde. Cependant, le goulot d'étranglement de la baie se prête beaucoup mieux à ce genre d'aménagement. Dans le secteur où s'est installée Wabush mines, les estrans sont presque disparus et les profondeurs avoisinantes se situent aux alentours de 12 à 15 brasses (22.1 à 27.6 m). On a donc pu s'assurer une bonne profondeur sans qu'il en coûte trop cher.

---

26. diaires pour le minerai de fer, le charbon et le calcaire. Elle possède en tout 18 complexes industriels au Canada dont 50% de Hilton Mines Ltd. (Shawville, Qué.), 25.6% de Wabush Mines, 100% de Griffith Mine (Bruce Lake, Ont.) et 10% de Erié Mining Co. (Minn.). Ces mines permettent à STELCO de recevoir plus de 5,000,000 de tonnes fortes de boulettes par année.

b) Arnaud Railway Company

Wabush Mines expédie son minerai à Pointe-Noire en utilisant pour la plus grande partie la ligne principale du Q.N.S.& L.Railway dont le terminus est à Sept-Iles. Il a donc été nécessaire de construire un embranchement (Mille 8.3), long de 23 milles (38 km) pour contourner la baie jusqu'aux installations de Pointe-Noire.

Les travaux débutèrent au printemps de 1961 et furent complétés à la fin de 1962. Il a fallu tailler à même le roc, assécher des marécages et consolider des fonds de glaise pour compléter le tracé. En 1971, le parc ferroviaire comprend une quinzaine de locomotives de 1,750 chevaux-vapeur et quelque 200 wagons à minerai d'une capacité de 270 tonnes chacun.[27] Le réseau est administré par Arnaud Railway Company, une filiale à part entière de Wabush Mines mais le constructeur fut Wabush Iron Mining Company, aujourd'hui dissoute.

Au début, Wabush Mines eut certains problèmes face à l'évacuation de ses minerais du lac Wabush. Le Q.N.S. & L. Railway s'opposait résolument à l'utilisation de son système ferroviaire par un concurrent, cela en dépit de l'énorme investissement requis pour la construction d'une voie parallèle. Mais, le North Shore est un voiturier public et est obligé d'accepter, dans la mesure du possible, tout trafic offert moyennant un taux raisonnable. Un arrangement intervint. Deux embranchements furent construits, celui du lac Wabush et celui de Pointe-Noire, et le minerai du lac Wabush put emprunter la ligne du Q.N.S. & L. Railway entre les Mil-

---

27. Informations de la Wabush Mines.

les 224 et 8.3, augmentant considérablement le trafic de ce dernier. [28]

c) L'usine de boulettage

Wabush Mines opère à Pointe-Noire une usine de boulettage (pelettezing) dont la capacité initiale était de 4,900,000 tonnes fortes, capacité portée à 6,000,000 de tonnes au cours de l'année 1968. (Photo 31). La production de l'usine était surtout limitée par le fait que le concentrateur du lac Wabush atteignit dès le début des opérations sa pleine capacité de production. Or, les deux participants allemands, Mannesman A.G. et Hoesch A.G. ne s'étaient engagés qu'à acheter du concentré. Lorsque les deux compagnies se furent retirées du projet (1er janvier 1967), ce concentré, maintenant disponible, fut aussi acheminé à l'usine de boulettage haussant la production de boulettes. A la fin de 1967, Wabush Mines entreprit des travaux d'expansion tant au concentrateur qu'à l'usine de boulettage. Au Labrador, on ajouta des séparateurs et à Pointe-Noire, un broyeur à boulets et trois tambours à boulettage. Ainsi, à la fin de 1968, la production devait-elle passer à 6,000,000 de tonnes par année. [29]

Commencée en 1963, l'usine fut officiellement ouverte par l'ex-premier-ministre du Québec, Jean Lesage, le 10 juillet 1965. Elle a coûté approximativement $50 millions. Pour produire ses six millions de boulettes par année, l'usine dispose de 7 broyeurs à boulets, 15 tambours de boulettage,

---

28. Shepherd, 1968, pp. 356-359.
29. Ministère de l'Industrie et du Commerce, Documentation sur la Wabush Mines.

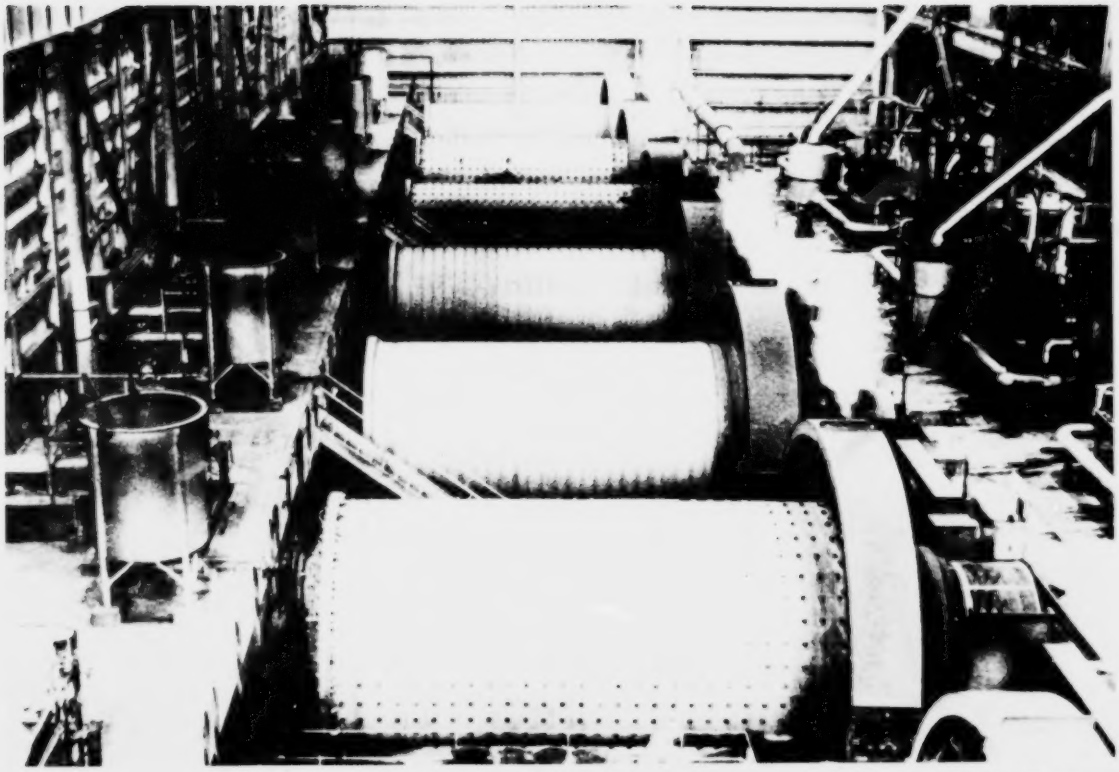
Wabush Mines

Photo 31 - Pointe-Noire: installations portuaires de Wabush Mines. Dans la partie supérieure droite, l'usine de boulettage et à l'arrière-plan, le Saint-Laurent.

3 fours de durcissement, 7 ventilateurs raccordés à chacun des fours et 130 convoyeurs dont la longueur totalise 5 milles. [30]

La première opération consiste à broyer le concentré à l'aide des 7 gros broyeurs à boulets. (Photo 32). Des boulets d'acier réduisent le concentré à une consistance voisine de celle de la farine. Cette boue (mélange de concentré et d'eau) est alors débarrassée de l'eau, laissant un concentré humide que l'on appelle "gâteau". On mélange ce dernier avec de la bentonite (glaise fine) qui agit comme liant et le tout est convoyé

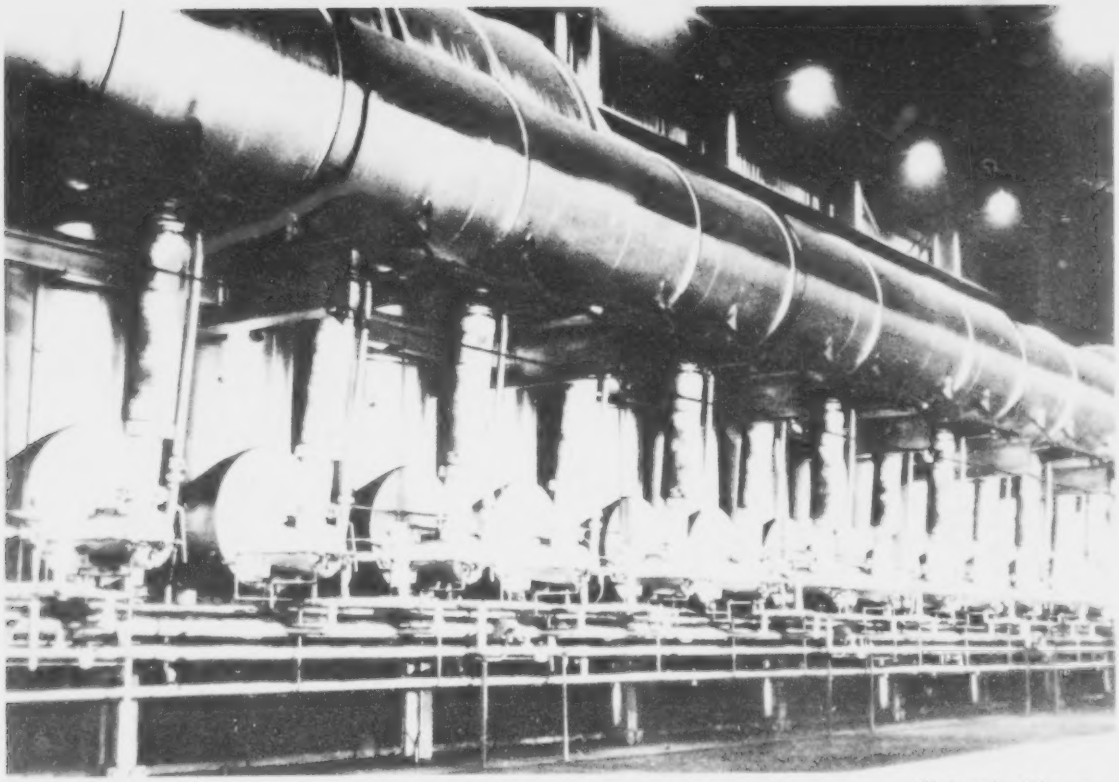
30. Ibid.



Wabush Mines

Photo 32. Pointe-Noire: broyeurs à boulets à l'usine de boulettage de Wabush Mines.

dans les immenses bennes d'où il tombe directement dans les 15 tambours de boulettage. Les tambours de boulettage sont de grands cylindres inclinés qui tournent lentement sur eux-mêmes. Le "gâteau" se détache de la paroi intérieure, retombe dans le fond et prend la forme de petites boulettes. Ces boulettes (vertes avant le séchage et durcissement) sont distribuées sur des grilles transporteuses (convoyeurs) qui les acheminent à travers les trois fours de durcissement chauffés à l'huile lourde où elles subiront une action de cuisson et de durcissement à des températures s'élevant jusqu'à 2,500°F. A la sortie des fours, elles sont dures et bien sèches et leur teneur en fer varie de 65 à 66%. (Photo 33).



Wabush Mines

Photo 33 - Pointe-Noire: fours de durcissement à l'usine de boulettage de Wabush Mines.

d) Les installations portuaires

La manutention du minerai

Pendant la saison régulière de la navigation (début d'avril à mi-décembre), les boulettes sont convoyées directement à six silos de chargement ayant une capacité totale de 72,000 tonnes. En hiver, les boulettes sont empilées dans une cour pouvant contenir 2,500,000 tonnes de minerai. Une grue empileuse (stacker) (poids de 1,000 tonnes), équipée d'un mât de charge long de 230 pieds (70.7 m) et monté sur rails, empile le minerai sur deux tas parallèles au rythme de 2,500 tonnes à l'heure. Pour reprendre le minerai, la machine est équipée d'une "roue" à laquelle sont gref-

fés neuf sas qui enlèvent le tout au rythme de 2,500 tonnes à l'heure. Sur le système de convoyeurs, les boulettes sont transportées aux silos de chargement ou directement aux chargeurs de navires. Lorsqu'un navire se présente, les boulettes sont alors convoyées vers le quai où elles sont chargées dans ce dernier par deux chargeurs ayant une capacité de 4,000 tonnes chacun à l'heure. [31]

Le quai

Le quai a une longueur totale de 1,600 pieds (492.3 m) dont 850 (274.3 m) sont réservés au chargement, le reste étant pour les navires en instance de chargement et pour le déchargement de la bentonite. A Pointe-Noire, la marée moyenne est de 11 pieds (3.3 m) et s'ajoute au 41 pieds (12.5 m) disponibles à marée basse le long du qui ce qui permet de recevoir des navires jusqu'à 100,000 tonneaux. On y trouve aussi un pipeline à mazout, des installations pour la manutention de la bentonite, une grue de 75 tonnes de capacité pour le déchargement des marchandises générales (machinerie pour l'usine de Pointe-noire et les opérations minières), un hangar et des voies ferrées. [32] (Photo 31).

e) Les trafics

Les navires

Depuis 1965, le nombre de minéraliers entrés dans le port de Pointe-Noire a évolué entre 119 et 239 (Tableau 39). De 119 qu'il était en 1965,

---

31. Skillings, 1967, pp. 2-10.
32. Canadian Ports and Seaway Directory.

il est passé à 254 en 1968 et 239 en 1972. Actuellement, le trafic des minéraliers représente un pourcentage supérieur à 90% du nombre de navires entrés au port de Pointe-Noire. Les expéditions se font presque totalement durant la saison régulière de navigation car la majeure partie du minerai est acheminé vers les Grand lacs. Dans l'ensemble, entre décembre et mars, guère plus de 3 ou 4 océaniques sont chargés à Pointe-Noire ayant comme destination des ports européens ou situés sur la côte est des Etats-Unis.

TABLEAU 39

Port de Pointe-Noire: trafic des minéraliers, 1965-72

Année	Total des navires entrés	Minéraliers entrés	Pourcentage	Minerai expédié (tonnes courtes)	Plus gros chargement	
					Nom du navire	Chargement total (tonnes courtes)
1965	186	119	63.9	2,060,528	Sigtina	60,230
1966	335	203	60.6	4,283,073	Sigtina	60,084
1967	304	249	81.9	4,860,232	Egeria	55,135
1968	292	254	86.9	5,748,493	Santagata	65,528
1969	223	152	68.2	3,605,802	Pleiades	86,060
1970	270	256	94.8	5,764,903	Havnoy	77,768
1971	269	248	92.2	6,268,732	Vela	85,784
1972	250	239	95.6	5,946,808	Main Ore	76,244

Source: Wabush Mines et Transport maritime, Stat. Can.

A l'exemple de la compagnie Iron Ore, Wabush Mines n'opère pas de flotte. Ce sont les clients qui affrètent les services d'armateurs en particulier ceux des Grands lacs (Canada Steamship Lines et Hall Corpora-

tion) mais la chose ne se passe pas différemment pour les consommateurs européens ou de la côte est américaine. [33]

Quoique les installations portuaires soient en mesure de recevoir des minéraliers de 100,000 tonneaux, le plus important chargement a été enregistré en 1969 avec 86,060 tonnes. (Tableau 39). Jusqu'à aujourd'hui, la taille des navires entrés dans le port n'a donc pas posé de problèmes sérieux pour leur chargement.

Les cargaisons

Les expéditions de minerai de fer à Pointe-Noire ont commencé en 1965. [34] Pour l'année 1971, le trafic global du port de Pointe-Noire atteignait 6,194,441 tonnes, soit légèrement moins que le tonnage du port de Sorel (6,373,962). En 1965, le trafic total du port était de 2,248,222 tonnes. Il a donc presque triplé depuis.

Sur un plan plus général, le trafic global de ce port, qui représentait en 1965 2.7% du trafic total enregistré dans la Province, est passé à 6.0% en 1971. Au total, depuis le début des opérations, on a expédié par ce port 33,936,756 tonnes de marchandises, à peu près uniquement du minerai de fer sous forme de boulettes. (Tableau 40). Les autres marchandises sont principalement de la bentonite, de la pierre concassée et des marchandises générales.

---

33. Informations de Wabush Mines.
34. Le port de Pointe-Noire existe cependant depuis longtemps. Avant l'arrivée de la Wabush, on y trouvait (il est toujours là d'ailleurs) un quai de 400 pieds de long muni de voies ferrées et qui est administré par le gouvernement fédéral. La profondeur disponible varie entre 4 et 24 pieds. Ce quai était utilisé pour les expéditions de pâte de bois (Gulf Pulp and Paper) et pour le trafic des marchandises générales. Il n'y a pas de hangar. Le tout est cependant abandonné.

TABLEAU 40

Port de Pointe-Noire: trafic du minerai de fer par rapport au trafic total, 1965-71

Année	Trafic total	Trafic du minerai de fer	Pourcentage
	tonnes courtes		
1965	2,248,222	2,060,528	91.6
1966	4,499,989	4,283,073	95.2
1967	5,183,215	4,860,236	93.8
1968	6,013,057	5,748,493	95.5
1969	3,815,889	3,605,802	94.4
1970	5,836,646	5,764,903	98.7
1971	6,339,738	6,194,441	97.7

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

Le port de Pointe-Noire se classe au troisième rang derrière ceux de Sept-Iles et de Port-Cartier pour l'expédition du minerai de fer sur la Côte-Nord. En 1965, la proportion était de 7.2%; elle a plus que doublé au cours des six années suivantes pour atteindre 16.7% en 1971.

La répartition du trafic est à peu près égale: 3,254,374 tonnes (52% du total) pour les expéditions vers l'étranger contre 2,940,067 (48%) pour le cabotage. (Tableau 41). Les expéditions internationales se font surtout vers les Grands lacs (53.4% en 1971) jusqu'au sud du lac Michigan, les principaux points de réception étant Chicago (317,279 tonnes), Ashtabula (536,807) et Indian Harbour le plus important (566,436). Quelque 1,235,289 tonnes (38%) sont destinées aux pays européens dont 555,277 (17.1%) au Royaume-Uni, 544,664 (16.7%) à l'Italie et

TABLEAU 41

Port de Pointe-Noire: expéditions de minerai de fer, par type de trafic, 1965-71 (tonnes courtes)

Année	Vers les ports étrangers	%	Vers les ports canadiens	%	Total	%
1965	1,308,765	63.5	751,763	36.5	2,060,528	100
1966	2,400,904	56.0	1,882,169	44.0	4,283,073	100
1967	2,371,803	48.8	2,488,429	51.2	4,860,232	100
1968	3,052,297	53.0	2,696,196	47.0	5,748,493	100
1969	2,090,714	57.9	1,515,088	42.1	3,605,802	100
1970	2,963,860	51.4	2,801,043	48.6	5,764,903	100
1971	3,254,374	52.5	2,940,067	47.4	6,194,441	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 42

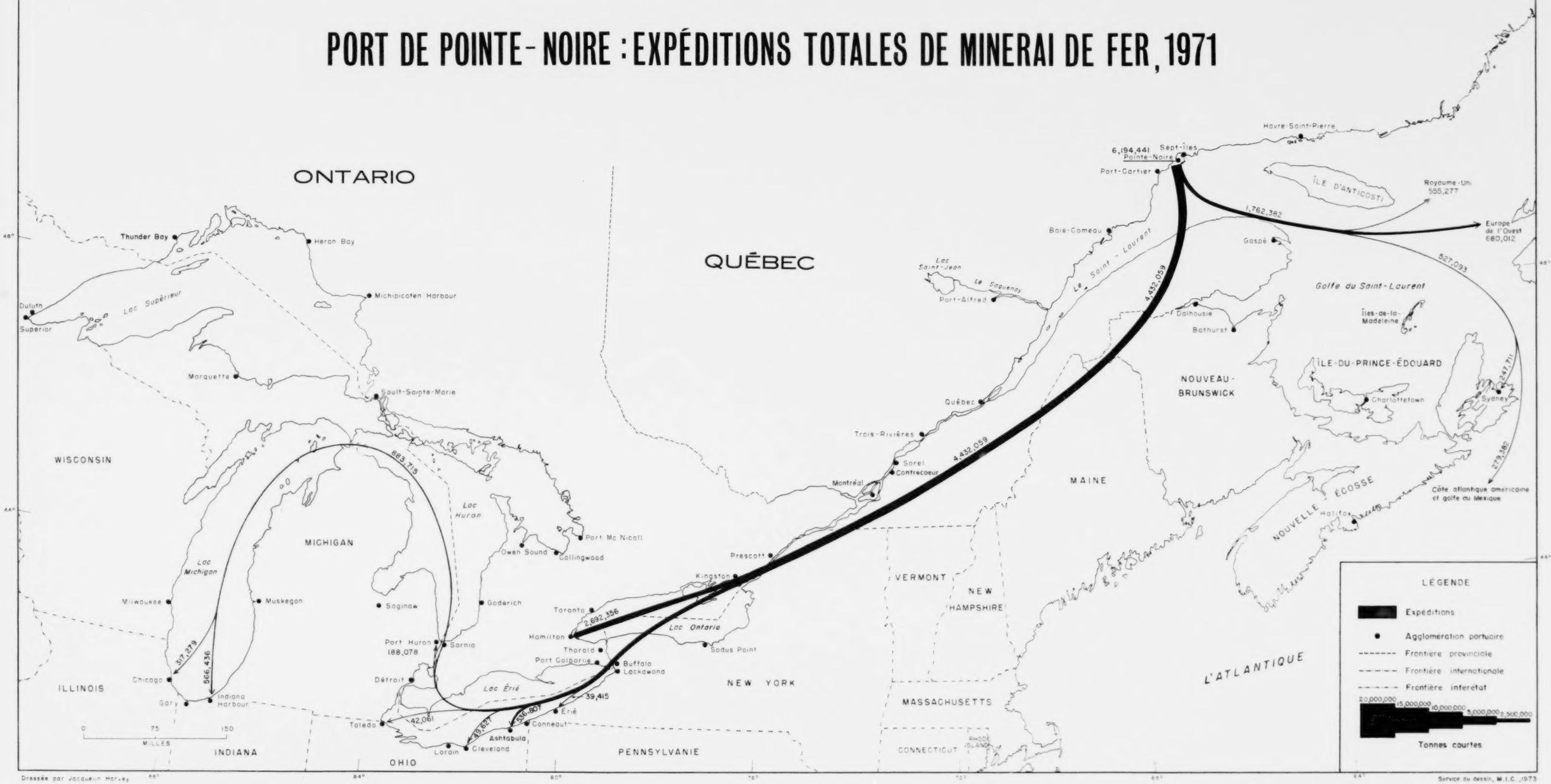
Port de Pointe-Noire: expéditions de minerai de fer vers les pays étrangers, selon les régions de destination, 1971

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Royaume-Uni	555,277	17.1
Europe occidentale	680,012	20.9
Italie	544,664	16.7
Espagne	135,348	4.2
Côte atlantique et golfe du Mexique	279,382	8.6
Morrisville	279,382	8.6
Grands lacs et fleuve Saint-Laurent	1,739,703	53.4
Chicago	317,279	9.7
Indian Harbour	566,436	17.4
Ashtabula	536,807	16.5
Cleveland	49,627	1.5
Toledo	42,061	1.3
Huron	188,078	5.8
Erié	39,415	1.2
GRAND TOTAL	3,254,374	100.0

Source: Données fournies par Statistique Canada.

FIGURE 32

PORT DE POINTE-NOIRE : EXPÉDITIONS TOTALES DE MINERAI DE FER, 1971



Dressée par Jacqueline Harvey

Service du dessin, M.I.C., 1973

135,348 (42%) à l'Espagne. (Tableau 42). Un troisième courant, totalisant 279,382 tonnes (8.6%) atteint Morrisville sur la côte atlantique américaine. (Figure 32).

Comme on l'a vu précédemment, les expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens à Pointe-Noire sont légèrement inférieures aux expéditions vers les ports étrangers totalisant pour l'année 1971, 2,940,067 tonnes (48%). Elles sont destinées aux usines de STELCO et DOFASCO de Hamilton et à Sydney en Nouvelle-Ecosse. [35] (Figure 32).

4- Le port de Port-Cartier: un trafic majeur

A quelque 25 milles (42 km) à l'ouest de Sept-Iles se situe un autre port minéralier qui, sans atteindre l'importance de celui de Sept-Iles, n'est pas moins son plus proche concurrent: Port-Cartier. Depuis 1958, la compagnie Quebec Cartier Mining, qui exploite les gisements ferrifères du lac Jeannine, y a investi plus de $100 millions pour la création d'un port en eau profonde destiné à l'expédition de son minerai de fer. Les expéditions commencèrent en 1961 et depuis cette époque, Port-Cartier s'est toujours classé au second rang pour le trafic du minerai de fer sur la Côte-Nord. Le port est en mesure de recevoir à l'année longue des minéraliers allant jusqu'à 150,000 tonneaux et les

---

35. On sait que The Steel Company of Canada Limited (STELCO) et Dominion Foundries and Steel Limited (DOFASCO) sont les deux actionnaires canadiens de Wabush Mines. Les accords sont ainsi faits que si l'un des partenaires désire accroître le volume de minerai qu'il s'est engagé à prendre, il déboursera le coût de l'investissement requis pour accroître la production.

expéditions totales se situent aux alentours de 9,000,000 de tonnes de concentrés par année, à peu près 30% du minerai de fer expédié sur la Côte-Nord, dont la majeure partie est destinée à l'industrie métallurgique américaine des Grands lacs.

a) Les caractéristiques géographiques

La situation

Le port de Port-Cartier (50°02' de latitude nord et 66°47' de longitude ouest) est situé sur la rive nord du Saint-Laurent à quelque 280 milles marins (467 km) en aval de Québec, 80 (133 km) en aval de Baie-Comeau et 25 (42 km) en amont de Sept-Iles. (Figure 28). La distance qui le sépare des grands ports américains tels New York, Philadelphie et Baltimore et des ports européens comme Liverpool et Le Havre est à peu près la même que pour Sept-Iles. Sur terre, Port-Cartier est relié à la ville de Gagnon, 191 milles (318 km) au nord, par le chemin de fer de la compagnie et par la route 238, à Sept-Iles vers l'est et le reste du Québec vers l'ouest.

Le site

A Port-Cartier, point de havre naturel comme c'est le cas pour le port de Sept-Iles. On est ici sur un site dont le rivage, en plus d'être rocailleux, abrupt et très dangereux, donne entièrement le flanc aux vents dominants du sud-est d'une portée qui se calcule en centaine de milles. Durant les mois d'hiver, le vent souffle la plupart du temps de

terre tandis qu'en été c'est exactement le contraire. Des études [36] couvrant une période de dix ans ont cependant montré que les vents ne dépassaient jamais 4 à 6% du temps étudié avec un maximum en juillet et un minimum de 2 à 6% en janvier et en mars.

L'hydrographie

Sur le plan hydrographique, on observe des profondeurs assez généreuses qui évoluent entre 15 brasses (27.6 m) vers le large et 8 (14.7 m) au voisinage des quais. Le secteur est très ouvert et les navires peuvent atteindre le port de presque toutes les directions sans problème. Il n'y a aucune île ou récif pouvant en restreindre l'accès contrairement à Sept-Iles où il faut emprunter un chenal à travers de nombreuses îles et îlots. Par ailleurs, les études [37] sur le vent montrèrent aussi que les périodes assez longues de temps calme prédominaient dans le secteur malgré les vagues très dangereuses qui surgissent à certaines périodes. Sur les dix ans étudiés, on s'est aperçu que les vagues inférieures à 3 pieds prédominaient dans 70 à 80% du temps.

b) Les installations portuaires

Le terminus maritime de la Quebec Cartier Mining à Port-Cartier comprend des aménagements pour la manutention du minerai et un bassin pour minéraliers. Il s'agit d'un port artificiel, créé à même le roc, la topographie locale ne se prêtant pas à l'installation d'un port naturel ca-

---

36. Dembinski, 1962, pp. 22-78.
37. Ibid.

pable de recevoir de grands navires. L'aspect final du port, sa construction spéciale et sa forme, sont le résultat d'un compromis entre des éléments physiques très difficiles à vaincre et la nécessité de construire un ouvrage dont le coût restait quand même abordable.

La manutention du minerai

Le déchargement du minerai à Port-Cartier se fait d'une façon rapide et sans interruption. Lorsque le convoi arrive au terminus, il est immédiatement amené au "culbuteur" de wagons. Les locomotives sont alors séparées et se rendent à l'atelier d'entretien. Un système de bélier mécanique fait avancer tout le convoi sans décrocher les wagons, de la longueur d'un wagon à la fois, et l'amène sur une plate-forme (ou pont) d'où le minerai sera déchargé. Un système d'accrochage à émerillon permet de décharger les wagons en les basculant un à un sans avoir à les décrocher du convoi. Le tout se fait à raison de 80 secondes par wagon c'est-à-dire 2 3/4 heures pour décharger un convoi de 125 wagons.

Le minerai passe alors à travers un grill et les mottes (causées par la gelée ou le tassement durant le transport) passent dans un concasseur rotatif; le minerai, amené sur un tapis roulant, est ensuite dirigé par un système de contrebas soit vers un hangar d'entreposage, soit vers le chargeur de bateaux. A l'exclusion du chargeur de bateaux, il y a 8 tapis roulants (convoyeurs) dans l'ensemble des installations de manutention du minerai, toutes larges de 60 pouces avec une capacité globale de 6,370 tonnes à l'heure. Le réseau de tapis roulant est commandé par un opérateur installé dans une cabine climatisée, entourée de panneaux de

verre à l'extrémité du mat du chargeur de bateaux. [38]

Le chargeur de bateau (shiploader) peut déverser quelque 6,370 tonnes de concentrés à l'heure; il semble que ce soit l'un des plus gros du genre au monde. L'ensemble, qui se déplace horizontalement sur 4 rails parallèles au quai de chargement, mesure 118 pieds (36 m) de long par 48 (15 m) de large et pèse 650 tonnes. Sa hauteur est de 95 pieds (29 m). Il peut se déplacer à raison de 76 pieds (23 m) à la minute parallèlement au quai. Afin de pouvoir opérer même dans les navires les plus larges, il a été muni d'un mat de charge rétractile opérant habituellement à une distance de 50 pieds (15 m) avec un maximum de 80 pieds (25 m). Il s'étire latéralement de 23 pieds (7 m) à la minute et peut-être levé ou baissé à l'intérieur d'un arc de 30^{o}.

Cette conception de chargeur de bateaux s'est avérée excellente à l'opération. La facilité avec laquelle le mat de charge peut être manoeuvré jusqu'à l'angle de 30^{o}, ajoutée aux mouvements horizontaux, permet de bien situer le chargeur au-dessus des calles du navire et même, facilite la répartition du concentré à l'intérieur de ces dernières. Actuellement, il n'y a qu'un chargeur de bateaux sur le quai de chargement, mais l'espace pour un second a été prévu lorsque cela sera nécessaire. Quand le quai de chargement du sud sera mis en opération dans une phase ultérieure de développement du port, un autre chargeur de bateaux sera aussi installé. [39]

---

38. Informations fournies par la Quebec Cartier Mining.
39. Severson, 1964, pp. 75-93. Steadman et Macrae, 1962, pp. 28-34.

Les quais

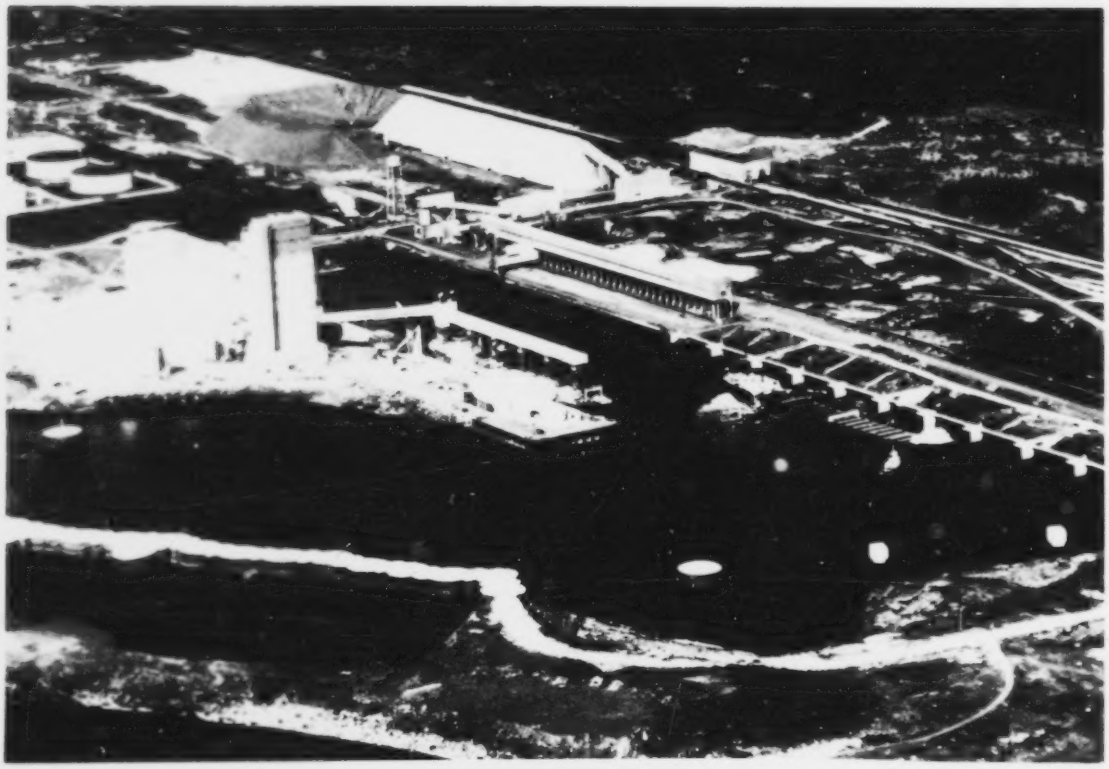
Les installations portuaires de la compagnie permettent l'accostage sur une longueur de 3,900 pieds (1,123 m) avec une profondeur disponible de 60 pieds (18.4 m), un hangar pour entreposer les marchandises générales et une grue stationnaire de 75 tonnes (à l'exclusion du chargeur de bateaux). Il peut recevoir des minéraliers jaugeant quelque 150,000 tonneaux. (Figure 33).

En soit, le havre de Port-Cartier est un grand bassin taillé à même le roc solide, muni d'une étroite embouchure et abrité par des murs protecteurs ou brise-lames qui s'avancent jusqu'en haute-mer pour contrecarrer l'action de la crue des eaux, assurant ainsi des postes de mouillage protégés et sûrs. A cela s'ajoute un agencement particulier de plages sur lesquelles roulent et viennent mourir les vagues et les crues. Les dimensions totales du bassin sont de 2,500 pieds (769 m) de long par 450 (138 m) de large et sa superficie totalise 1,125,000 pieds carrés. Il a nécessité une excavation totale de 7,000,000 de verges cubes dont 80% de roc solide. Sa profondeur minimum à marée basse est de 56 pieds. (Photo 34).

La construction de Port-Cartier n'a pas été une mince affaire à cause de l'aspect rocailleux de la côte qui n'offrait aucun emplacement disponible à cet effet. Il a donc fallu tailler à même le roc ce qui fait qu'aujourd'hui, le port est considéré comme le plus grand port artificiel du monde. [40] C'est la firme C.D. Howe Company Limited [41] qui a suggéré et

---

40. On a bien envisagé de greffer à la côte des installations portuaires



Québec Cartier Mining

Photo 34 - Port-Cartier: aménagements portuaires de la Québec Cartier Mining. A droite, le quai de chargement (Q.C.M.) et à gauche, les silos à céréales (L.D.).

par la suite, surveillé la construction du terminus maritime. La forme finale du port fut décidée d'après les résultats d'une étude couvrant les 50 dernières années sur le plan des températures et des conditions maritimes. Les recherches montrèrent qu'il fallait s'attendre à des vagues d'une hauteur de 30 pieds en particulier par vents du sud-est et sud-ouest. Par ailleurs, il ne fallait pas qu'elles dépassent 3 pieds à l'intérieur du bassin; au-delà, les opérations devenaient dangereuses.

---

40. que l'on aurait protégées par un brise-lame mais le coût de construction aurait été trop élevé.
41. C'est d'ailleurs cette firme qui a dressé les plans des installations portuaires de l'Iron Ore à Sept-Iles.

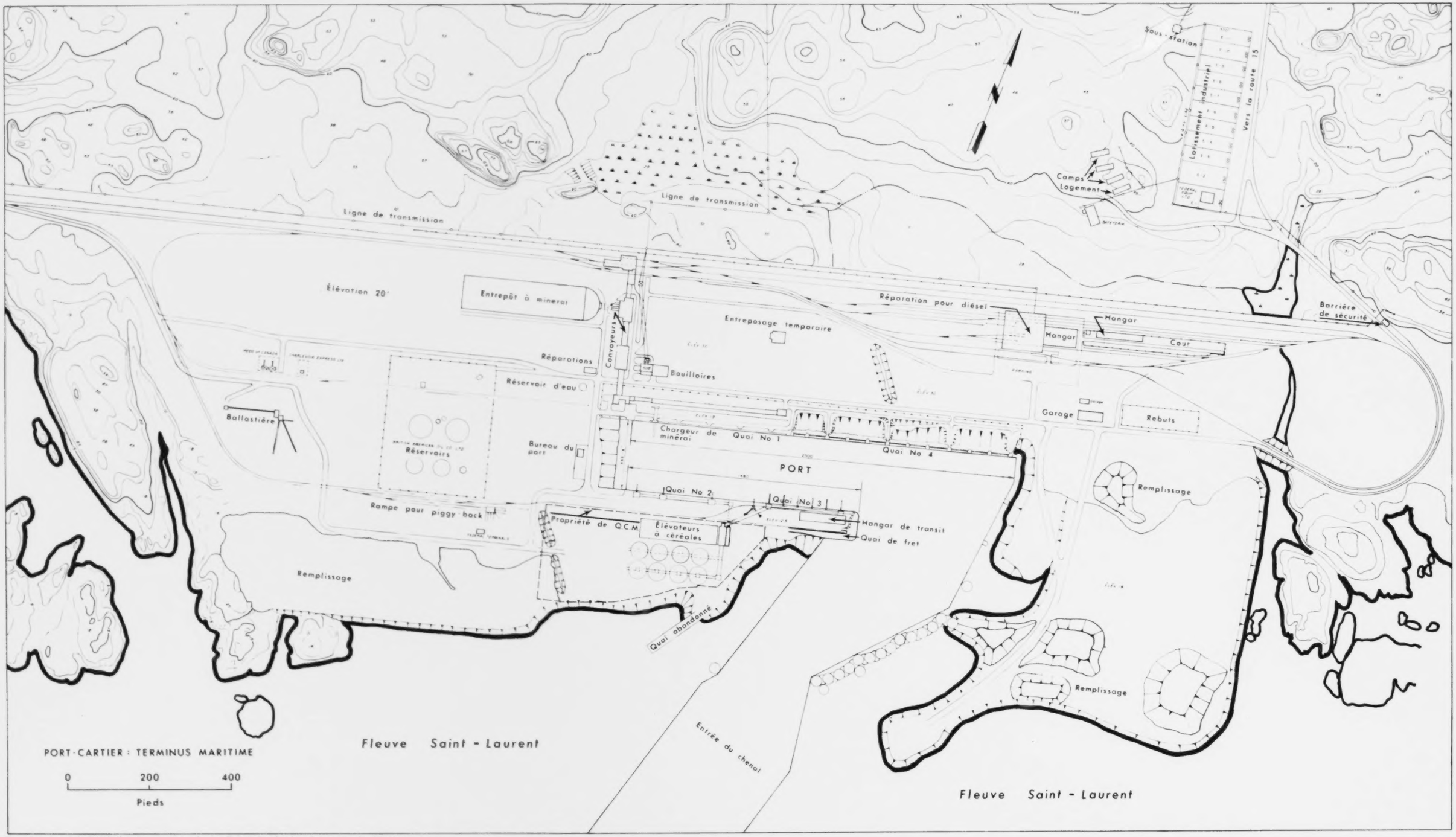
Une quinzaine de plans différents furent élaborés par la firme C.D. Howe, plans expérimentés au laboratoire hydraulique du Conseil national des recherches. Des expériences faites à partir d'un modèle réel (50' x 120'), émergea la forme finale du port, à peu près la forme d'un A.[42] Cette forme comprend à la base un bassin intérieur (2,500 pieds de long par 450 de large) creusé à même la côte, parallèlement au rivage, et d'un bassin extérieur par lequel entrent les navires. La partie ouest du bassin intérieur est réservée au chargement du minerai et au déchargement des produits pétroliers et des marchandises générales, l'autre partie étant utilisée par les minéraliers en instance de chargement et aussi pour le déplacement des navires.

Contrairement à Sept-Iles où les expéditions sont interrompues ou du moins fortement ralenties durant l'hiver, les opérations à Port-Cartier se font à l'année longue. Pour empêcher le gel du bassin durant la période hivernale, on a installé dans le fond un système de bulles d'air. Le contrat pour la construction du port fut donné en janvier 1959 et en mai 1961, le bassin fut noyé. Un mois plus tard, le premier minéralier accostait. Le bassin est capable d'accommoder simultanément trois minéraliers de 150,000 tonneaux chacun. Lorsqu'il sera en pleine opération, le terminus, qui est à mi-distance entre les aciéries européennes et celles des Grands lacs, sera capable d'expédier quelque 40 millions de tonnes de concentrés de fer par année.

---

42. Severson, 1964, pp. 75-93.

FIGURE 33



Dressée par J. HARVEY d'après un plan de la Q.C.M. Traduction française de l'auteur.

c) Le trafic

Au cours de l'année 1971, la Quebec Cartier Mining a expédié par Port-Cartier quelque 8,769,132 tonnes de concentrés ferrugineux c'est-à-dire 23.7% du minerai de fer expédié par les ports de la Côte-Nord. Cela le place au second rang derrière Sept-Iles, position qu'il a acquise dès le début des expéditions en 1961 et qu'il n'a jamais perdue par la suite. Son trafic minéralier représente à peu près un tiers des expéditions minéralières de la Côte-Nord; certaines années, il a atteint 35.6% (1963) et même 37.0% (1964). (Tableau 43). L'évolution du trafic peut se diviser en trois périodes: une période de croissance continue entre les années 1961 et 1964, suivie d'une période assez stable entre 1965 et 1968 puis une nouvelle reprise jusqu'en 1971. (Figure 34).

Au moment où la Quebec Cartier Mining commence ses expéditions de minerai de fer à Port-Cartier, le marché d'exportation est terriblement à la baisse surtout pour les nouveaux venus; les prix sont au plus bas en partie parce qu'il y a presque un surplus dans le monde. A cela s'ajoute un ralentissement considérable dans la production du fer aux Etats-Unis. Cela n'empêchait pas cependant le président de la compagnie, Lewis Severson, d'être quand même très optimiste. [43] La compagnie United Steel of America avait d'excellentes raisons de regarder vers la péninsule Québec-Labrador.

En 1942, on estimait que les réserves minéralifères du Mesabi Range seraient encore suffisantes pour à peuprès 12 ans de production. Pour

---

43. Lemieux, 1961, p. 16.

TABLEAU 43

Port de Port-Cartier: expéditions de minerai de fer en rapport avec les expéditions totales, 1961-71

Année	Trafic total du port	Trafic du minerai de fer	Pourcentage
	en tonnes courtes		
1961	1,356,423	1,317,376	97.1
1962	5,209,332	5,132,212	98.5
1963	7,232,828	7,114,345	98.7
1964	10,224,551	10,146,261	99.2
1965	9,354,170	9,263,727	99.0
1966	9,471,431	9,268,267	97.8
1967	9,542,085	9,176,460	96.1
1968	12,607,884	9,650,671	76.5
1969	12,303,605	8,630,146	70.1
1970	16,017,407	9,964,122	67.2
1971	14,423,713	8,769,132	60.7

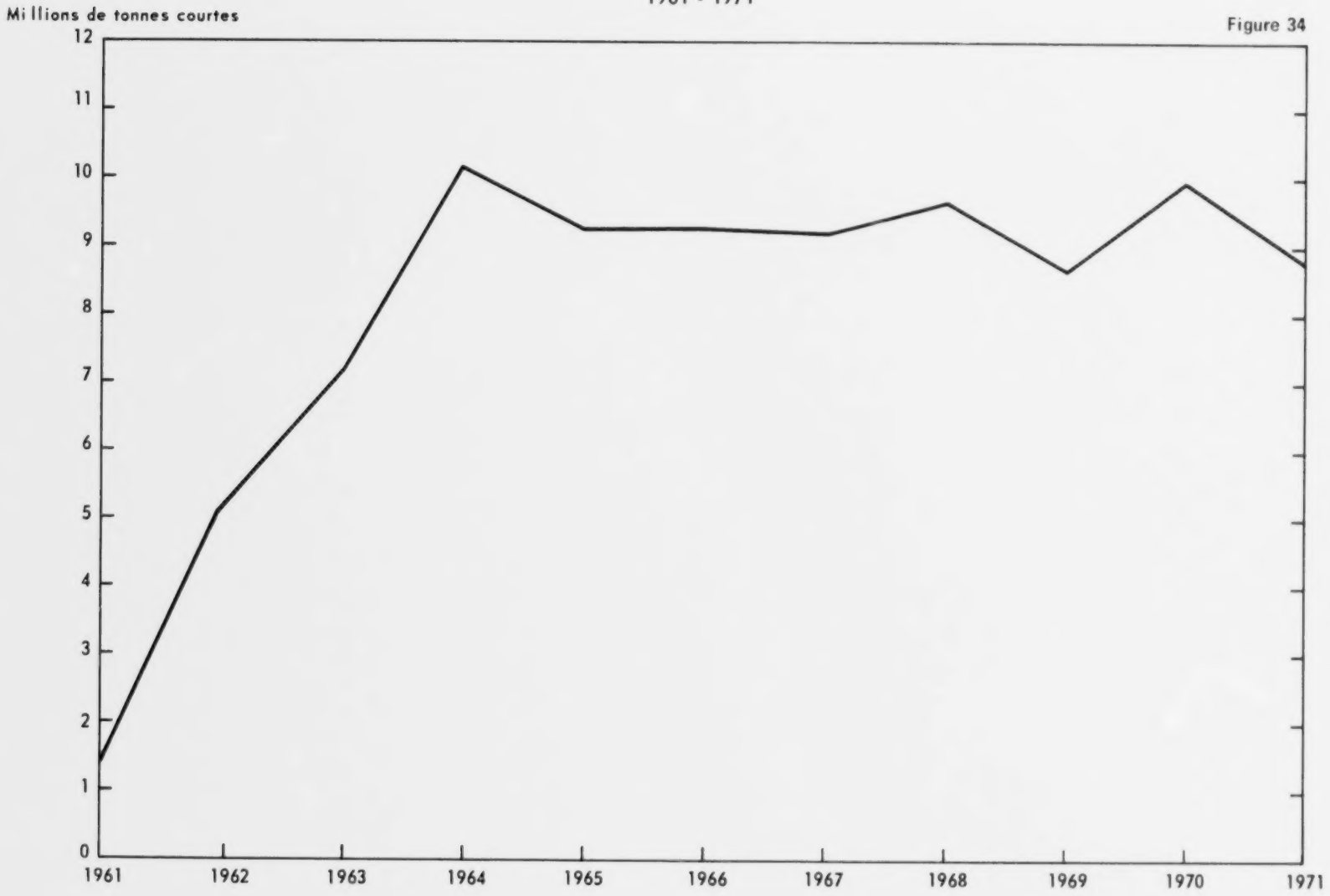
Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

cette raison, U.S. Steel, qui contrôle la majeure partie de ces réserves, était quand même moins pressée que certaines autres aciéries américaines. Une usine-pilote au Minnesota fit des essais sur la taconite et on commença l'exploration au Canada, particulièrement dans le fossé du Québec-Labrador. Bientôt, la compagnie eut à décider entre la taconite du Minnesota et les minerais canadiens. Aucun facteur particulier ne solutionna la question. La taconite, quoique plus difficle à transformer, était localisée au voisinage des autres mines de la U.S. Steel. Le minerai canadien était facile à travailler mais commandait un investissement très coû-

PORT DE PORT-CARTIER: EXPÉDITIONS DE MINERAI DE FER

1961 - 1971

Figure 34



Source: Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 44

Port de Port-Cartier: expéditions de minerai de fer, par type de trafic, 1961-71 (tonnes courtes)

Année	Vers les ports étrangers	%	Cabotage	%	Total	%
1961	1,315,405	99.8	1,971	0.2	1,317,376	100
1962	5,128,712	9.8	3,500	0.2	5,132,212	100
1963	7,112,380	99.9	1,965	0.1	7,114,345	100
1964	10,137,504	99.9	8,575	0.1	10,146,261	100
1965	9,093,794	98.1	169,933	1.9	9,263,727	100
1966	9,222,917	99.5	46,350	0.5	9,268,267	100
1967	9,166,577	99.8	10,883	0.2	9,176,460	100
1968	9,620,879	99.7	29,792	0.3	9,650,671	100
1969	8,611,885	99.7	18,261	0.3	8,630,146	100
1970	9,956,921	99.9	2,201	0.1	8,964,122	100
1971	8,763,594	99.9	5,538	0.1	8,769,132	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

teux. Par ailleurs, le point d'expédition Port-Cartier était près du golfe du Saint-Laurent. Avec un port de mer en eau profonde, on était à une distance maritime relativement économique des ports européens et de la côte est américaine. Dans un autre domaine, la compagnie estima que les taxes sur l'industrie du minerai de fer imposées par le Minnesota étaient excessives contrairement au Canada qui était beaucoup plus souple en ce domaine. La situation géographique, le minerai facile à transformer, la proximité des marchés et les avantages fiscaux, amèneront la U.S. Steel à s'implanter au Nouveau-Québec. [44]

44. Stahl, 1961, pp. 62-78.

Quoique le feu vert pour la mise en route de cette gigantesque entreprise ait été autorisé avant la crise des années 1960 pour le marché du minerai de fer, Quebec Cartier Mining était quand même virtuellement assurée de sa rentabilité. Au moment ou les compagnies métallurgiques venaient de découvrir que des minerais plus riches ou des minerais concentrés pouvaient augmenter sensiblement le rendement des hauts fourneaux, Quebec Cartier Mining était en mesure de produire l'un des plus riches concentrés du monde avec 65-66% de fer c'est-à-dire environ 95% d'hématite pure. Malgré la mise en place très dispendieuse de l'infrastructure, ce minerai particulier, ajouté aux procédés utilisés par la compagnie, permettait à la U.S. Steel d'obtenir un concentré de fer à un prix extrêmement bas. Par ailleurs, Quebec Cartier Mining aurait le seul port pouvant expédier à l'année longue les concentrés canadiens vers les divers marchés mondiaux. La disponibilité des concentrés au moins une couple d'années avant que d'autres projets importants entrent en opération lui permettrait aussi de capter une part importante du marché de l'industrie métallurgique européenne en pleine expansion.

Les résultats ne se firent pas attendre. En l'espace de quatre ans, les expéditions atteignirent 10,146,261 tonnes. Après 1964, elles ont légèrement diminué pour se stabiliser aux alentours de 9,000,000 de tonnes.

Le trafic du minerai de fer représente actuellement quelque 60% du trafic global de Port-Cartier, 34% allant aux céréales et le reste pour des produits divers (pétrole, marchandises générales).

TABLEAU 45

Port de Port-Cartier: expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers, selon la destination, 1971

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Royaume-Uni	1,766,819	20.1
Europe occidentale	2,174,217	24.8
France	182,732	2.1
Finlande	43,835	0.5
All. de l'Ouest	940,571	10.7
Pays-Bas	1,007,079	11.5
Asie (Japon)	768,171	8.8
Côte atlantique et golfe du Mexique	229,275	2.6
Bahamas	16,683	0.2
Philadelphie	212,592	2.4
Grands lacs et fleuve Saint-Laurent	3,825,112	43.7
Duluth	3,920	-
Gary	2,275,267	26.0
Conneaut	1,503,765	17.2
Chicago	42,160	0.5
GRAND TOTAL	8,763,594	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

FIGURE 35

PORT DE PORT-CARTIER : EXPÉDITIONS TOTALES DE MINERAI DE FER, 1971

ONTARIO

QUÉBEC

WISCONSIN

MICHIGAN

ILLINOIS

INDIANA

OHIO

PENNSYLVANIE

NEW YORK

VERMONT

NEW HAMPSHIRE

MAINE

MASSACHUSETTS

CONNECTICUT

RHODE ISLAND

NOUVEAU-BRUNSWICK

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

NOUVELLE-ÉCOSSE

L'ATLANTIQUE

Lac Supérieur

Lac Michigan

Lac Huron

Lac Érié

Lac Ontario

Le Saguenay

Le Saint-Laurent

Lac Saint-Jean

Golfe du Saint-Laurent

ÎLE D'ANTICOSTI

Thunder Bay
Heron Bay
Michipicoten Harbour
Duluth
Marquette
Sault-Sainte-Marie
Milwaukee
Muskegon
Saginaw
Goderich
Port Huron
Sarnia
Chicago
Gary
Indiana Harbour
Détroit
Toledo
Lorain
Cleveland
Ashtabula
Conneaut
Érié
Port Colborne
Buffalo
Lackawana
Thorold
Hamilton
Toronto
Owen Sound
Collingwood
Port Mc Nicoll
Kingston
Prescott
Sodus Point
Québec
Trois-Rivières
Sorel
Contrecoeur
Montréal
Baie-Comeau
Pointe-Noire
Sept-Îles
Havre-Saint-Pierre
Port-Cartier
Pentecôte
Gaspé
Port-Alfred
Dalhousie
Bathurst
Îles-de-la-Madeleine
Charlottetown
Sydney
Saint-Jean
Halifax

2,317,427
2,321,347
2,275,267
42,150
1,482,824
2,500
3,038
3,809,709
3,920
3,820
8,769,132
4,938,482
1,766,819
2,174,217
768,171
229,275

Royaume-Uni
Europe de l'Ouest
Japon
Côte atlantique américaine et golfe du Mexique

0 75 150
MILLES

LÉGENDE

- Expéditions
- Agglomération portuaire
- Frontière provinciale
- Frontière internationale
- Frontière interétat

20,000,000 15,000,000 10,000,000 5,000,000 2,500,000
Tonnes courtes

Dressée par Jacquelin Harvey

Service du dessin, M.I.C., 1973

Le minerai de fer est presque totalement destiné aux pays étrangers, la proportion étant supérieure à 98% depuis le début des opérations. (Tableau 44). C'est l'Europe occidentale qui reçoit la plus forte proportion soit 44.9% du total en 1971 ou 3,941,036 tonnes. (Tableau 45). Le Royaume-Uni vient en tête avec 1,766,819 tonnes ou 20.1%, suivi des Pays-Bas 1,007,079 tonnes soit 11.5% et de l'Allemagne de l'Ouest avec 10.7% des expéditions. (Figure 35).

En 1968, la région des Grands lacs recevait 76.7% des expéditions de minerai de Port-Cartier; en 1971, c'est la deuxième en importance après l'Europe avec 43.7%. La majorité de ce minerai est destiné aux hauts-fourneaux de la U.S. Steel particulièrement à Gary 2,275,267 tonnes (26.0%) et Conneaut 1,503,765 tonnes (17.2%). Le Japon vient au troisième rang avec 768,171 tonnes soit 8.8% du total. Enfin, les Bahamas et Philadelphie sur la côte atlantique reçoivent 8.6% du trafic étranger de Port-Cartier.

Les expéditions de minerai de fer vers les ports canadiens représentent peu de chose pour Port-Cartier, 5,538 tonnes pour l'année 1971 (0.1% du trafic total). Le minerai ne franchit pas le lac Ontario. 3,038 tonnes furent livrées à Prescott et 2,500 tonnes à Hamilton.

5 - Le port de Havre-Saint-Pierre: un trafic mineur

Au nord-ouest de l'île d'Anticosti, abrité derrière les île de Mingan, se situe le plus ancien port minéralier de la Côte-Nord, celui de Havre-Saint-Pierre.

Entre 1948 et 1950, la société Fer et Titane du Québec, qui exploite au lac Allard les plus riches gisements connus d'ilménite au monde, a investi dans ce secteur quelque $20 millions dont les principaux éléments furent l'ouverture d'un camp minier, la construction d'une voie ferrée entre le lac Allard et Havre-Saint-Pierre et l'installation d'un terminus maritime avec 30 pieds (9.2 m) d'eau disponible le long du quai.

Les expéditions de minerai débute en 1950 et sont presque entièrement destinées à l'usine de transformation de la compagnie à Sorel. La saison de navigation s'étend d'avril à décembre et le minerai est ordinairement transporté à Sorel par un laker de la Canada Steamship Lines en deux jours par voyage.

a) Les caractéristiques géographiques

La situation

Situé à quelque 600 milles (965 km) en aval de Montréal ($50^{o}14'$ de latitude nord par $63^{o}35'$ de longitude ouest), Havre-Saint-Pierre est le plus éloigné des ports minéraliers de la Côte-Nord. Son voisin le plus près est celui de Sept-Iles, 126 milles (210 km) en amont. La distance qui le sépare des grands ports de la côte atlantique est à peu près la même que pour ce dernier étant donné le détour occasionné par la pointe ouest de l'Île d'Anticosti. (Figure 28).

Aucune communication terrestre ne relie Havre-Saint-Pierre au reste du Québec, la route 238 s'arrêtant à la rivière Moisie, une quinzaine de

milles en aval de Sept-Iles. [45] Une voie ferrée relie le port aux installations minières du lac Allard, quelque 27 milles (45 km) au nord. (Figure 9, première partie). Le trafic aérien est assuré par la compagnie Québecair qui opère des envolées quotidiennes entre ce centre et des villes comme Québec, Montréal et Sept-Iles. Jusqu'aux années 1950 cependant, les communications furent beaucoup plus le fait de certaines compagnies de navigation telle Clarke Steamships et aussi de caboteurs individuels.

Le site

Le port de Havre-Saint-Pierre se situe à l'extrémité sud de la Pointe aux Esquimaux sur la terre ferme juste en face de l'île Esquimo dont il est séparé par un étroit chenal. Le secteur immédiat du port est constitué d'une plaine basse et marécageuse qui s'étend le long de la côte sur une quarantaine de milles. La pointe elle-même est très sablonneuse et nombreuses sont les plages dans le voisinage.

Le port est protégé du large par un rempart d'îles, de dimensions variables, qui appartiennent au groupe de Mingan. [46] La plus grande est l'île Esquimo située en face de Pointe Esquimo. Elle est longue de 2 3/4 milles (4.4 km) et sa largeur dépasse 1 3/4 mille (2.9 km). Elle atteint 190 pieds (50.9 m) sur le côté nord avec une pente négative vers le sud. Légèrement à l'ouest, deux îles de moindre importance: l'île Fright si-

---

45. Cependant, on a vu précédemment que cette région devrait être reliée au reste du Québec vers 1975.
46. Les îles de Mingan forment un chapelet de 27 îles, quelques-unes relativement grandes, d'autres petites, toutes situées à proximité de la rive nord du golfe du Saint-Laurent au nord-ouest de l'île d'An-

tuée à environ un mille de la pointe ouest de l'île Esquimo et qui a quelque 6 encablures (1,200 m) de long du nord-est au sud-ouest et 4 de large (800 m) sur la largeur et l'île Queen, située à environ 4 encablures (800 m) au nord de l'île Fright et dont les dimensions sont à peu près $1\frac{1}{4}$ mille (2.0 km) de long par 4 à 7 encablures [47] (800 à 1,400 m) de large. A l'est de l'île Esquimo, on trouve l'île Sea Cow, haute de 160 pieds (48.8 m), dont la longueur et la largeur sont respectivement de 1,800 par 812 mètres; l'île Walrus, légèrement plus petite avec ses 1,400 mètres de long par 500 de large et l'île Green, plutôt un îlot, située environ un mille à l'ouest de l'île Walrus. Autour de ces îles se rencontrent de nombreux récifs qui ne sont pas toujours découverts à marée basse.

L'hydrographie

On peut accéder à Havre-Saint-Pierre par de nombreux chenaux dont les principaux sont Walrus, Niapisca, Fright et Esquimau, du nom des îles avoisinantes. Les profondeurs y sont généralement supérieures à 9 bras-

---

46. ticosti. D'est en ouest, leur longueur totale est de 45 milles. Ces îles sont constituées de calcaires et renferment souvent des fossibles organiques semblables à ceux de l'île d'Anticosti. Les couches plongent légèrement vers le sud ce qui leur donne un aspect sauvage, accentué par les falaises des secteurs nord, est et ouest tandis que vers le sud, les récifs se font très nombreux. Quelques îles s'élèvent jusqu'à 300 pieds (91.4 m) au-dessus du niveau de la mer mais, en général, elles sont beaucoup plus basses. Quoique le sol y soit très mince, elles sont très boisées particulièrement dans la partie centrale. Entre la terre ferme et ces îles, existe un chenal - le chenal de Mingan - qui longe la côte et peut-être utilisé par les caboteurs sur une distance de 25 milles à partir de l'entrée ouest entre l'île aux Pinoquets et LonguePointe et de là, vers l'est jusqu'à l'île Esquimo en face de Havre-Saint-Pierre. Service hydrographique canadien, 1963, p. 101.

47. Encablure: unité de longueur de 120 brasses, soit environ 200 mètres, employée pour évaluer approximativement les courtes distances.

ses (16.6 m). Au voisinage du port entre l'île Esquimo et la pointe Esquimo, elles sont de 8 brasses (14.7 m) avec un plan d'ancrage très bien protégé de presque 1½ mille (2.5 km) de long d'est en ouest avec une largeur moyenne de 4 encablures (800 m) et des profondeurs entre 7 et 15 brasses (12.8 à 27.4 m) sur fond de sable. [48]

Les courants de marée ne sont pas très violents à travers les îles de Mingan, leur vitesse n'excédant généralement pas un noeud sauf peut-être dans les chenaux très étroits. Ils sont beaucoup influencés par les vents mais, par belle température, il y a une alternance régulière des courants de flux et reflux entre les îles et la terre ferme et aussi dans une zone située à 2 ou 3 milles au sud de ces îles. Près de Havre-Saint-Pierre, les grandes marées atteignent 7 pieds (2.1 m) et les basses 4.5 pieds (1.3 m). Le courant de flux se dirige habituellement vers l'ouest et le reflux vers l'est avec une vitesse d'environ un noeud. Par forts vents d'ouest, les courants de reflux peuvent atteindre 2 noeuds quoique cela arrive très rarement. [49]

En hiver, les plans d'eau entre les îles Mingan et la côte sont généralement couverts de glaces assez stables à cause de la faible amplitude des marées et la présence de nombreuses îles. La glace ne prend généralement pas cependant avant la mi-décembre et même certaines années, en janvier seulement. A la vérité, cette situation privilégiée dont jouit ce port durant l'été lui interdit presque, à cause des îles, la possibilité de navigation hivernale comme c'est le cas à Sept-Iles et surtout à

---

48. Service hydrographique canadien, 1963, p. 107.
49. Service hydrographique canadien, 1963, pp. 101 à 107.

Port-Cartier. Les derniers navires touchent généralement le port au cours du mois de décembre et ne reviennent qu'en avril suivant.

b) Les installations portuaires

Les installations portuaires de la société Fer et Titane du Québec à Havre-Saint-Pierre comprennent un quai pour minéraliers, des installations de chargement, une cour d'entreposage à minerai et des réservoirs pétroliers. (Photo 35).

Le quai à minéraliers a 140 pieds (43.0 m) de long, prolongé à chaque extrémité par des "ducs d'albe" espacés de 100 pieds (30.7 m) chacun et qui ajoutent 200 pieds (61.4 m) du côté est et 300 (92.3 m) du côté ouest. La profondeur maximum est de 30 pieds (9.2 m) à marée basse. Un convoyeur électrique à minerai charge le navire au rythme de 2,700 tonnes à l'heure. La compagnie possède aussi trois réservoirs pour huile diesel et essence.

c) Le trafic

Havre-Saint-Pierre a été le premier expéditeur de minerai de fer sur la côte nord du golfe du Saint-Laurent. Commencées en 1950 avec 100,717 tonnes, les livraisons atteignent 1,831,206 tonnes en 1968 et 2,878,133 en 1971 soit 7.8% du trafic minéralier de la Côte-Nord. Au total, depuis le début des opérations au lac Allard, on a expédié par le port de Havre-Saint-Pierre, plus de 22,592,000 tonnes de minerai de fer sous forme d'ilménite (1971).

Fer et Titane du Québec

Photo 35 - Havre-Saint-Pierre: chargement d'un minéralier (laker) aux installations portuaires de la société Fer et Titane du Québec.

Si l'on excepte la période 1950-1954 pendant laquelle Havre-Saint-Pierre était le seul expéditeur de minerai dans le secteur, le trafic minéralier de ce port n'a jamais constitué plus de 15% du trafic minéralier régional. En général cependant, la proportion est beaucoup plus faible et se tient plutôt aux alentours de 5%, situant régulièrement le port au dernier rang sur la Côte-Nord. (Tableau 46).

Dans l'ensemble, on peut dire que les expéditions ont augmenté d'une façon assez régulière quoiqu'elles aient été affectées de nombreuses fluctuations tout au long de la période. En 1951, 372,112 tonnes quittaient Havre-Saint-Pierre pour Sorel; en 1957, 785,663 tonnes; en 1961, 1,189,513;

TABLEAU 46

Port de Havre-Saint-Pierre: expéditions de minerai de fer en rapport avec les expéditions globales de minerai de fer sur la Côte-Nord, 1950-71

Année	Expéditions totales	Expéditions de Havre-Saint-Pierre	%
	en tonnes courtes		
1950	100,717	100,717	100
1951	372,112	372,112	100
1952	266,410	266,410	100
1953	124,553	124,553	100
1954	2,112,419	303,348	14.4
1955	7,430,734	404,235	5.5
1956	12,725,132	627,605	5.0
1957	14,685,519	785,663	5.3
1958	9,341,656	431,413	4.7
1959	15,248,636	679,218	4.5
1960	12,027,990	1,002,712	8.4
1961	10,898,505	1,189,513	10.9
1962	17,711,790	798,783	4.5
1963	20,011,826	815,898	4.0
1964	27,429,524	1,362,415	5.0
1965	28,466,202	1,430,615	5.2
1966	29,361,438	999,579	3.4
1967	32,620,093	1,788,587	5.5
1968	35,959,112	1,810,315	5.3
1969	28,351,271	1,978,584	6.9
1970	41,177,866	2,441,661	5.9
1971	37,008,227	2,878,133	7.7

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

FIGURE 36

PORT DE HAVRE-SAINT-PIERRE : EXPÉDITIONS TOTALES DE MINERAI DE FER, 1971

Dressée par Jacquelin Harvey

Service du dessin, M.I.C., 1973

en 1965, 1,430,615 tonnes et en 1971, 2,590,435 tonnes. (Figure 36). Les expéditions d'ilménite dans le port de Havre-Saint-Pierre constituent la presque totalité du trafic global (99.4% en 1971). Nous n'avons malheureusement pas de chiffres avant 1957 mais, pour la période postérieure à cette date, les expéditions de minerai de fer n'ont jamais compté pour moins de 97.9% du trafic total. On peut penser qu'avant 1957, les proportions devaient être similaires. (Tableaux 47 et 48).

Jusqu'en 1966, tout le minerai était expédié à l'usine de la compagnie, localisée à Sorel. En 1971, 9.8% du tonnage (287,698 tonnes) fut livré à des clients étrangers dont 148,452 tonnes à divers ports de la côte atlantique américaine et du golfe du Mexique, 83,756 en Europe occidentale et 52,040 tonnes dans trois pays du Moyen-Orient. (Figure 37).

F.T.Q. est la première et la seule compagnie totalement intégrée à l'économie québécoise pour l'extraction et l'affinage de l'ilménite. La décision de F.T.Q. d'installer son usine à Sorel repose principalement sur trois facteurs: abondance d'énergie hydro-électrique, abondance de main-d'oeuvre et situation géographique facilitant l'arrivée des matières premières (ilménite et anthracite) et à l'expédition des produits finis. [50]

A son arrivée à Sorel, le minerai est déchargé par deux tours mobiles munies de bennes de 10 tonnes et qui assurent un déchargement de 100 tonnes à l'heure. [51] L'usine d'affinage comprend neuf fours électriques dont le plus grand four à induction du monde - pouvant produire 465,000

---

50. Informations fournies par la compagnie.
51. François, 1965, pp. 31-34.

TABLEAU 47

Port de Havre-Saint-Pierre: expéditions de minerai de fer en rapport avec le trafic global, 1950-71

Année	Expéditions de minerai de fer	Expéditions Totales	%
	en tonnes courtes		
1950	100,717	..	..
1951	372,112	..	..
1952	266,410	..	..
1953	124,553	..	..
1954	303,348	..	..
1955	404,235	..	..
1956	627,605	..	..
1957	785,663	802,112	97.9
1958	431,413	434,782	99.3
1959	679,218	682,308	99.5
1960	1,002,712	1,008,771	99.4
1961	1,189,513	1,196,284	99.4
1962	798,783	812,021	98.4
1963	815,898	823,184	99.1
1964	1,362,415	1,371,526	99.3
1965	1,430,615	1,442,589	99.1
1966	999,579	1,013,563	98.6
1967	1,788,587	1,804,625	99.1
1968	1,810,315	1,831,206	98.8
1969	1,978,584	1,997,113	99.0
1970	2,441,661	2,459,808	99.2
1971	2,878,133	2,894,941	99.4

.. non disponible

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 48

Port de Havre-Saint-Pierre: Expéditions de minerai de fer vers les ports étrangers et canadiens, 1971

Destination	Chargé	Pourcentage
	en tonnes courtes	
Europe occidentale	83,756	2.9
Moyen-Orient	52,040	1.8
Côte atlantique et golfe du Mexique	148,452	5.1
Grands lacs et fleuve Saint-Laurent	2,593,885	90.2
Sorel	2,590,435	90.1
Hamilton	3,450	0.1
GRAND TOTAL	2,878,133	100.0

Source: Transport maritime, Stat. Can.

tonnes [52] (à peu près 440 tonnes par jour) de fer en gueuse et de pigment de titane ce qui place le Canada au deuxième rang des producteurs mondiaux de concentrés d'ilménite.

Le schéma des opérations à l'usine de Sorel est assez complexe et nous n'entrerons pas dans les détails. Les deux principaux produits sont d'une part, des scories riches en oxyde de titane (70-72% de TiO_2) appelées Sorelslag et, d'autre part, une fonte en gueuse très riche connue sous le nom de Sorelmétal. Le Sorelslag sert surtout à la fabrication de pigment blanc et se vend à cette fin dans de nombreux pays dont le Canada, la Belgique, l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie, le Japon, l'Afrique, l'Amérique du Sud et les Etats-Unis. Ses utilisations sont très nombreuses: mentionnons le papier, le caoutchouc, les plastiques, les encres, etc. Au Québec, on a construit deux usines pour la transformation du bioxyde de titane: la Canadian Titanium Pigments Ltd., filiale à part entière de la National Lead Company de New York, à Varennes et Tioxide du Canada Ltée, filiale à part entière de la British Titan Products Company Limited de Londres, à Tracy. [53] Au coût de $20 millions de dollars chacune, ces deux usines d'abord construites pour les besoins du pays, fournissent du pigment aux marchés extérieurs.

Le Sorelmétal (fonte en gueuse ou de fer) a de nombreux emplois dans l'industrie du fer et l'acier, en particulier dans les applications de la fonte ductile ou nodulaire. Il est offert sous deux espèces, à haute et basse teneur de carbone, toutes deux employées à des fins spécifiques par les aciéries. La fonte se vend surtout en gueuse d'une quarantaine de li-

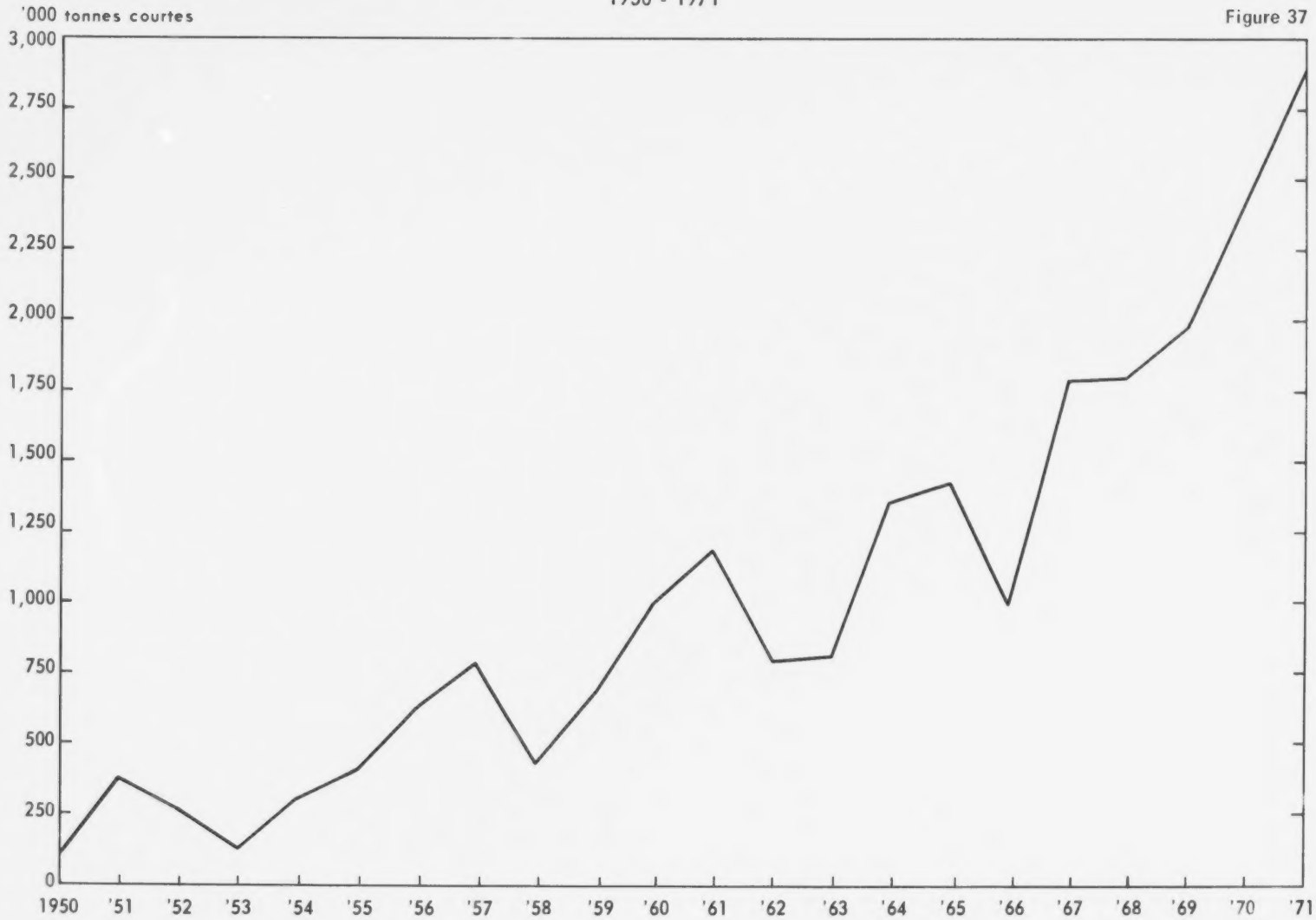
---

52. Wittur, 1968, p. 70, Côté, 1964, p. 6
53. Wigle, 1967, p. 3.

PORT DE HAVRE-ST-SAINT-PIERRE: EXPÉDITIONS DE MINERAI DE FER

1950 - 1971

Figure 37



Source: Transport maritime, Stat. Can.

vres (18 kg) et alimente régulièrement 75 fonderies et aciéries à travers le Canada, 930 aux Etats-Unis et plus de 100 en Europe.

L'exploitation des immenses gisements ferrugineux de la péninsule Québec-Labrador depuis 1949 est le principal responsable de l'essor économique qui a affecté certaines portions de la Côte-Nord ces dernières années. L'une des conséquences les plus spectaculaires a certainement été les développements majeurs qui se sont opérés au sein des activités maritimes régionales. La Côte-Nord est la "porte" naturelle pour le minerai extrait dans la péninsule. Créés par de grandes sociétés métallurgiques américaines, quatre centres portuaires vont devenir en quelques années, les principaux ports d'expéditions de minerai de fer au Canada, avec un trafic global totalisant quelque 37,000,000 de tonnes en 1971 c'est-à-dire environ 77.6% des expéditions canadiennes de minerai de fer. Aujourd'hui, le trafic minier est à la base des activités maritimes de la Côte-Nord et permet à cette région de concurrencer les grands ports de l'amont du fleuve.

Au moins 70% des expéditions s'orientent vers les pays étrangers, en particulier vers les Etats-Unis. Sept-Iles se situe au premier rang avec 51.8% (1971) du total, Port-Cartier compte pour 23.7%, Pointe-Noire 16.7% et Havre-Saint-Pierre 7.8%. Au niveau international, 33.1% du total remonte le Saint-Laurent vers les ports des Grands lacs, 43.3% est destiné

à l'Europe et à l'Asie (peu dans ce dernier cas) et 23.6% va aux ports de la côte atlantique américaine et du golfe du Mexique. Sur le plan intérieur, les principaux points de destination sont Sydney (N.-E.), Sorel et Hamilton.

Depuis ses débuts en 1950, le trafic du minerai de fer a toujours constitué la majeure partie du trafic global de ces ports. Sans ce dernier, il est probable que cette région du Québec ne compterait pas quelques-uns des principaux ports canadiens sur le plan du tonnage global.

Des contrats importants vont obliger les compagnies minières à hausser considérablement leur niveau de production. Dans ce but, la Quebec Cartier Mining est à ouvrir une nouvelle mine au mont Wright qui devrait doubler sa capacité de production; Iron Ore agrandit son concentrateur de Labrador City, ses facilités portuaires à Sept-Iles et construit une nouvelle usine de boulettage dans ce dernier centre; Wabush Mines songe à l'agrandissement de ses installations minières de Wabush. Dans les circonstances actuelles, si l'on tient compte de l'accroissement normal des expéditions de Havre-Saint-Pierre, les ports minéraliers de la Côte-Nord devraient enregistrer vers 1980, un trafic minier évoluant entre 50 et 60 millions de tonnes par année. Impressionnant si l'on songe qu'avant 1950, il n'était pas question de trafic de minerai de fer dans cette région.

CHAPITRE IV

UNE ACTIVITE DE TRANSIT: LE TRAFIC DES CEREALES

Le trafic des céréales dans les ports de la Côte-Nord est relativement récent puisqu'il remonte à peine à 1960. Deux filiales des sociétés américaines: Cargill Grain Company et The Louis Dreyfus Company, y ont construit, la première à Baie-Comeau, la seconde à Port-Cartier, des entrepôts céréaliers dont la capacité d'entreposage s'élève à plus de 19 millions de boisseaux. Par ailleurs, deux autres firmes américaines, Continental Grain et Bunge Corporation projettent (ou projetaient) depuis quelques années la construction de silos à céréales dans le port de Sept-Iles. Ces nouvelles installations pourraient recevoir quelque 24 millions de boisseaux.

Plusieurs raisons ont amené les transporteurs de céréales dans cette région. En premier lieu, l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a permis l'acheminement des céréales entre les Grands lacs et les ports situés en aval des rapides de Lachine, par de grands navires sans rupture de charge entre les deux extrémités du parcours, puis la disponibilité d'un fret de retour avec le minerai de la Côte-Nord, la possibilité d'utiliser des ports en eau profonde déjà en opération, l'existence des sites industriels importants situés à proximité des installations portuaires, la possibilité de pouvoir transborder des céréales à l'année longue et, enfin, probablement certains avantages fiscaux accordés par les divers paliers de gouvernement.

Le trafic des céréales dans le port de Baie-Comeau a débuté en 1960 et certaines années, il a dépassé 6,000,000 de tonnes ce qui le situe au second rang des ports céréaliers du Québec après Montréal. En général, le transit des céréales constitue 60% à 75% du trafic global du port. Il s'agit avant tout d'un trafic destiné aux pays étrangers dont la majeure partie est orientée vers l'Europe.

A Port-Cartier, les opérations sont plus récentes. Dès l'automne 1967, alors que les travaux de construction étaient à peine terminés, la compagnie Louis Dreyfus avait déjà commencé à remplir ses nouveaux entrepôts; cependant, elles n'ont réellement commencé qu'en 1968 avec 2,600,417 tonnes manutentionnées dont 70% destinées aux pays étrangers et, comme à Baie-Comeau, expédiées surtout en Europe.

1 - Les raisons qui ont amené les compagnies céréalières sur la Côte-Nord

a) L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent

Il n'est pas exagéré de dire que l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent a marqué un tournant dans l'histoire des ports situés en aval des rapides de Lachine. L'une de ses principales conséquences a été la création de nouveaux trafics entre cette région et celles des Grands lacs et l'extension des trafics de base en certaines parties du fleuve notamment celui des céréales sur la Côte-Nord.

Depuis 1932, [1] à cause de leurs dimensions similaires, les écluses entre les Grands lacs permettaient le transport de céréales par de très grands navires (lakers) entre les ports de Port Arthur - Fort William (aujourd'hui Thunder Bay) situés dans la partie ouest du lac Supérieur et Prescott, légèrement en aval du lac Ontario, une distance d'environ 1,075 milles nautiques.[2] Au-delà de Prescott, pour atteindre le port de Montréal, on devait emprunter les canaux de Cornwall et de Lachine dont les profondeurs maximum se limitaient à 14 pieds (4.3 m) respectivement. [3] Les lakers ne pouvaient s'y aventurer, leur gabarit étant souvent plus du double de cette profondeur. Il fallait alors transborder le chargement sur des navires à plus petites dimensions, les canallers (environ 2,500 tonneaux) qui acheminaient les céréales jusqu'aux élévateurs de Montréal. C'était la rupture de charge avec tous les frais qu'elle entraînait. Le problème fut solutionné avec l'ouverture de la Voie maritime. G. Alexandersson et G. Norström notent à ce sujet dans World Shipping:

> With the 1959 shipping season the Seaway was opened to traffic, thus creating entirely new premises for transportation in the Anglo-American heartland. The Great Lakes, of tremendeous importance in American transportation history, had now been connected with the ocean; a 3,800 - kilometer deepwater route stretched the Atlantic Ocean to mid-continent. [4]

---

1. C'est en 1932 que fut achevé le canal Welland entre les lacs Ontario et Erié, complétant le cycle des grandes écluses entre les Grands lacs. A partir de cette date, des pressions de plus en plus fortes furent exercées de part et d'autre de la frontière, pour la création d'une voie maritime à gabarit au moins égal à celui des écluses, reliant directement la zone des lacs à l'eau libre. N'eut-été du puissant lobbying opéré par les chemins de fer, les ports américains de l'Atlantique et l'industrie du charbon, cet oeuvre d'art aurait été réalisé bien avant 1959.
2. Un mille nautique est égal à 1.15 mille terrestre.
3. Service Hydrographique Canadien, 1961, pp. 18-21.
4. Alexandersson et Norström, 1963, p. 271.

Si les navires océaniques dont le tirant d'eau était inférieur à 27 pieds (salties) pouvaient maintenant livrer leurs cargaisons directement dans les ports des Grands lacs, il en était de même pour les lakers qui, désormais, étaient en mesure d'atteindre physiquement les ports du Saint-Laurent situés en aval des rapides de Lachine. Dès 1959, ils sillonnaient cette partie du fleuve; on les vit presque immédiatement dans les ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec et Sept-Iles, déchargeant surtout des cargaisons en vrac telles les céréales. Il était désormais possible de livrer directement des céréales dans les ports de l'estuaire à partir des Grands lacs sans rupture de charge. Du jour au lendemain, les coûts de transports entre les deux zones diminuèrent d'environ du tiers, principalement à cause de l'absence de rupture de charge mais aussi à cause de la dimension plus grande des navires utilisés. C'était un immense avantage vis-à-vis les transporteurs de céréales et aussi vis-à-vis les futurs clients.

b) Disponibilité de fret de retour

Le principal désavantage pour les navires des lacs lorsqu'ils amènent une cargaison dans les ports de l'estuaire consiste à trouver un fret de retour. Etant donné le type particulier de transport auxquels ils sont généralement affectés - matériaux pondéreux ou en vrac - cela est difficile dans les ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec, caractérisés par un trafic plutôt diversifié. Pour l'armateur, opérer des navires dans de telles conditions est peu rentable (ou pas du tout) ces derniers étant, la plupart du temps, obligés de faire le voyage de retour sur lest.

Tel n'est pas le cas sur la Côte-Nord où depuis la mise en valeur des ressources minières, des millions de tonnes de minerai de fer sont expédiées chaque année par bateau vers les marchés extérieurs en particulier dans la région des Grands lacs. Ce minerai de fer constitue un fret de retour idéal pour les armateurs des Grands lacs dont les navires viennent livrer leurs cargaisons de céréales à Baie-Comeau ou Port-Cartier. [5] Dans ce dernier endroit, les navires n'ont qu'à changer de quai pour embarquer le minerai contrairement à Baie-Comeau où il ne se fait pas d'expéditions minéralières. Mais, la distance entre ce port et ceux de Port-Cartier - Sept-Iles n'est pas très grande - à peu près une centaine de milles - ce qui ne constitue pas un grand obstacle dans le cas présent. Notons aussi que le port de Baie-Comeau est un expéditeur de papier journal et de lingots d'aluminium; il n'est pas rare de voir les céréaliers remplir une partie de leurs calles avec ces marchandises.

c) Des ports en eau profonde

Le transport maritime de céréales n'est habituellement pas le fait de navires aux dimensions modestes. [6] Il faut donc leur assurer dans les

---

5. Notons à ce sujet qu'entre 1954, début des expéditions de minerai de fer à Sept-Iles et 1959, l'année d'ouverture de la Voie maritime, les livraisons de l'Iron Ore vers les Grands lacs devaient se faire par le port de Contrecoeur, quelques milles en amont de Sorel. De là, le minerai était acheminé vers sa destination finale (Pittsburg par exemple) par voie ferrée. Après l'ouverture de la Voie maritime, la compagnie utilisa beaucoup moins ses installations de Contrecoeur étant maintenant en mesure de livrer directement sur les Grands lacs par route maritime les commandes de minerais.
6. Dans la zone des Grands lacs et aussi dans celle du Saint-Laurent, les transporteurs de céréales sont presque toujours de grandes barges (lakers) dont la jauge se situe généralement entre 20,000 et 30,000 tonneaux. Dans les régions océaniques, ce sont la plupart du temps des cargos ordinaires (10,000 à 20,000 tonneaux) ou des navires spécialement conçus à cet effet. Mais, dans ce domaine comme dans celui du

ports une liberté de manoeuvre raisonnable et des profondeurs adéquates. Sur la Côte-Nord, deux solutions s'offraient aux intéressés: ou bien l'on choisissait le long de la côte un site portuaire vierge où les possibilités naturelles permettaient d'envisager la création d'un port en eau profonde suffisant pour accueillir les grands navires, [7] ou bien l'on trouvait dans la région un port disposant des profondeurs nécessaires même si le site des élévateurs s'avérait quelque peu difficile à aménager. La seconde solution fut retenue.

Le choix restait quand même limité car seulement trois sites portuaires étaient en mesure de répondre à leurs exigences sur le plan des profondeurs: Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles. [8] Le site de Baie-Comeau offrait des possibilités extrêmement intéressantes. La baie des Anglais est large, bien ouverte sur le golfe, profonde à souhait et les estrans y sont peu développés, du moins dans la plus grande partie de la zone intérieure. [9] Au voisinage des installations de Cargill, l'eau profonde (61 à 114 pieds) se rencontre à moins de 1,000 pieds du rivage (307 m). Le mince estran est surtout constitué d'alluvions (en surface)

---

6. minerai, la tendance est à l'accroissement dimentionnel des navires et il n'est pas interdit de penser que les céréaliers ne puissent atteindre des dimensions semblables à celles des minéraliers.
7. La réalisation d'un projet semblable nécessite presque toujours des investissements importants, particulièrement dans ce secteur de la côte à l'aspect souvent fort inhospitalier. Les compagnies minières de la région ont pu créer de tels ports mais l'enjeu était certainement d'un autre ordre.
8. Le port de Havre-Saint-Pierre fut éliminé rapidement. Même si la profondeur maximum y est de 37 pieds à marée basse, il n'en reste pas moins qu'aucune voie terrestre ne relie ce port au reste du Québec.
9. Service Hydrographique Canadien, carte no 1217.

accumulés par la rivières des Anglais. Il a donc été relativement facile de draguer le secteur jusqu'à un minimum de 39 pieds (13 m).

Le site de Sept-Iles offre lui aussi d'excellentes possibilités, probablement meilleures qu'à Baie-Comeau, étant donné les aménagements déjà réalisés dans le port par la compagnie Iron Ore notamment sur le plan des profondeurs. Mais, la compagnie intéressée doit aussi y envisager, comme à Baie-Comeau, la création de ses propres installations portuaires en tenant compte des meilleurs emplacements déjà aux mains de l'Iron Ore. A cela s'ajoutent des problèmes de dragage qui reviennent périodiquement haussant les frais d'opération. Des études de rentabilité, entreprises par la compagnie Cargill, ont analysé les deux possibilités et, en définitive, on préféra s'installer à Baie-Comeau même si le coût des investissements s'avérait plus important qu'à Sept-Iles.

A Port-Cartier, le problème ne se présentait pas de la même façon. Depuis 1961, Quebec Cartier Mining y avait complété ses propres installations portuaires destinées à l'expédition de son minerai de fer. Des profondeurs de l'ordre de 50 pieds (15.3 m) y étaient disponibles (aujourd'hui 60 pieds) ce qui permettait aux navires de 100,000 tonneaux d'avoir accès au bassin de chargement. Pour Cargill, la question ne s'était pas posée puisqu'elle a commencé ses opérations en 1960. Quant à Louis Dreyfus, des études de rentabilité démontrèrent sans équivoque que Port-Cartier était le meilleur endroit pour la construction de ses élévateurs, à condition toutefois que la compagnie minière lui laisse la possibilité d'utiliser son bassin de réception.

d) Des sites industriels disponibles

Les facteurs hydrographiques jouent un rôle déterminant dans le choix d'un site pour la construction d'entrepôts à céréales, particulièrement à une époque où les techniques de construction nautique augmentent constamment la dimension des navires. Mais les facteurs terrestres sont également importants et, encore faut-il trouver un emplacement disponible situé au voisinage des installations portuaires qui est ou peut être relié à l'infrastructure déjà en place.

Le problème se posait très différemment selon que l'on était à Baie-Comeau, Port-Cartier ou Sept-Iles. Dans le premier endroit, la disponibilité du terrain était assez bonne mais on ne pouvait en dire autant de la qualité. Il a fallu tenir compte d'un relief très accidenté, à surface granitique dont les pentes sont très prononcées, particulièrement le long du littoral. [10] L'entrepôt céréalier fut donc construit à même une pointe rocheuse, quelque cinquante pieds au-dessus du niveau de la mer, à peu près un demi-mille à l'est de l'usine de la Société Canadienne des Métaux Reynolds. L'emplacement dut être arraché à la falaise à coup de dynamite ce qui en rendit l'aménagement plutôt dispendieux. Par contre, l'entrepôt était relativement près des installations de la S.C.M.R., l'une des principales composantes du port de Baie-Comeau. Il fut donc relativement facile de l'intégrer au reste du port.

Tout à fait différente était la situation à Port-Cartier. Depuis 1961, la Quebec Cartier Mining avait complété les terre-pleins de son bas-

---

10. Ministère des Mines et relevés techniques, Ottawa, carte au 1: 50,000 no 22 F_8E.

sin de réception. De larges espaces étaient disponibles, notamment dans la partie sud, et la compagnie souhaitait fortement transiger avec un partenaire sérieux pour l'exploitation de ses installations portuaires. En 1965, un accord intervint entre Quebec Cartier Mining et la société Louis Dreyfus de New York par lequel cette dernière louait, pour 60 ans, un emplacement situé au sud-est du bassin de réception. Le site étant à l'intérieur des limites du port, déjà aménagé, il n'y a eu donc pas de problèmes d'ordre physique; l'on était assuré, dès le départ, de jouir de tous les avantages attachés à ce dernier.

La ville de Sept-Iles disposait et dispose toujours de plusieurs sites sur lesquels pourraient se construire des entrepôts à céréales. Les meilleurs terrains se situent dans le secteur sud-est de la baie entre la pointe du Poste et la pointe au Basque. La compagnie Iron Ore y possède un emplacement de 21 acres (730' x 600') avec front sur la mer où sont aménagées la majeure partie de ses installations portuaires. Quoique la plus grande partie du terrain soit déjà occupée, la compagnie n'a, semble-t-il, jamais manifesté le désir d'en vendre ou louer une partie. Immédiatement en amont, la société Bunge Corporation détient un terrain de 13 acres, aussi avec front sur la mer, qui serait très favorable à la construction d'élévateurs à céréales. [11] Il est relié au chemin de fer du Quebec North Shore & Labrador Railway. En dehors de la baie même, au-delà de la pointe au Basque, des aménagements portuaires pourraient être réalisés; de même pour l'île Grande Basque sur laquelle il serait possible de récupérer de grands espaces, à condition toutefois, de la relier à

---

11. L'on sait que la compagnie Cargill s'est beaucoup intéressée à ce terrain au moment de son installation sur la Côte-Nord. Néanmoins, les conditions s'avérèrent plus favorables à Baie-Comeau.

la terre ferme par une jetée dont le coût est évalué à environ 1 million de dollars.

e) Des ports ouverts à l'année longue

Les ports de la Côte-Nord, du moins les plus importants, ont la réputation d'être ouverts à l'année longue. C'est généralement vrai dans le cas de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles, bien qu'à des degrés divers. Vis-à-vis les transporteurs de céréales, c'était un énorme avantage que n'ont pas les ports de l'amont, du moins, à ce niveau. [12] En remplissant à pleine capacité les silos avant la fermeture définitive de la Voie maritime, on était en mesure d'exporter des céréales durant tout l'hiver sans coupures véritables comme c'est le cas pour les ports céréaliers de l'amont.

Le tableau 49 donne une idée des marchandises manutentionnées entre le 15 décembre et le 15 avril dans ces trois ports. Baie-Comeau et Port-Cartier semblent mieux partagés que Sept-Iles. En été, c'est le phénomène contraire qui se produit.

La navigation d'hiver dans la baie de Sept-Iles présente plus de difficultés étant donné la présence de nombreuses îles dont l'effet principal est de retenir la banquise côtière. De plus, la forme même de la baie et les larges estrans qui en ceinturent la majeure partie s'avèrent

---

12. Les ports de Québec, Trois-Rivières et Montréal peuvent aussi se vanter d'avoir une navigation d'hiver. On ne peut nier cependant qu'elle restera toujours difficile compte tenu de la densité des glaces dans cette partie du fleuve nécessitant souvent la présence de brise-glaces pour escorter les navires.

TABLEAU 49

Ports de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles: tonnage approximatif de marchandises manutentionnées, période d'hiver (15 déc.-15 avril), 1959-60-1967-68

Port et compagnie	1959-60	1960-61	1961-62	1962-63	1963-64	1964-65	1965-66	1966-67	1967-68
	en milliers de tonnes courtes								
Baie-Comeau	107.0	240.8	223.8	265.2	521.5	412.4	405.2	314.0	342.1
Q.N.S.P.	53.0	56.4	82.1	28.3	117.6	135.4	143.7	120.0	117.4
S.C.M.R.	54.0	88.5	74.3	67.7	79.5	90.3	109.1	127.0	120.7
Cargill	-	55.9	67.4	169.1	324.3	186.7	136.4	42.0	54.0
Autres	-	40.0	-	-	-	-	16.0	25.0	50.0
Port-Cartier	34.6	3.3	927.0	1,356.2	2,238.6	3,213.9	1,404.5	1,430.0	788.5
Q.C.M.	34.6	3.3	927.0	1,356.2	2,238.6	3,213.9	1,404.5	1,430.0	723.0
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	65.5
Sept-Îles	26.6	8.1	31.1	24.6	196.6	817.1	1,434.5	721.0	2,688.6
I.O.C.	24.0	8.1	24.7	18.5	101.2	719.5	894.9	450.0	2,350.0
Wabush	-	-	-	1.6	15.2	50.1	483.3	222.0	313.6
Brinco	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	2.6	-	6.4	4.5	60.2	47.5	56.3	49.0	25.0

Source: The Region with a Future the Gulf and Lower St. Lawrence, Third edition.

aussi de généreux pourvoyeurs de glaces. Bien que des caboteurs touchent le port en hiver, la navigation d'hiver est surtout le fait de quelques minéraliers dont les grandes dimensions leur permettent de circuler plus aisément à travers les glaces.

A Port-Cartier, il n'y a pas ou peu de problème. On a vue précédemment que la compagnie Quebec Cartier Mining avait installé dans le port un système de bulles d'air qui empêche les deux bassins de "geler" au cours de l'hiver. Compte tenu de l'état des glaces dans les environs du port, n'importe quel navire peut donc avoir accès à Port-Cartier durant cette période.

Baie-Comeau est sans doute celui des trois qui est le plus naturellement propice à la navigation d'hiver. Les eaux profondes de la baie (la falaise littorale plonge en pente forte dans la baie des Anglais) et son ouverture vers le large, laissent le port relativement libre de glaces durant tout l'hiver. Il est très rare que les navires, tant caboteurs qu'océaniques, ne puissent rallier Baie-Comeau au cours de cette période. [13]

f) Les avantages fiscaux

On sait qu'en vertu de certains programmes de subventions et de prêts, les gouvernements fédéral et provincial accordent une aide financière aux

---

13. Cela peut se produire par forts vents du sud-ouest ou du sud qui ont pour effet de pousser la glace de dérive à l'intérieur de la baie des Anglais. L'on sait cependant que les vents dominants dans ce secteur sont NE - N et NO et que les vents du SO et S sont plutôt rares, spécialement en hiver.

industries qui désirent s'implanter au pays ou y améliorer une de leurs usines. Des données précises sur la question sont cependant fort difficiles à obtenir pour toutes sortes de raisons. Il est probable que les compagnies Cargill et Dreyfus ont pu profiter de cette aide financière.

2- Des ports céréaliers bien équipés

Les aménagements pour le transit des céréales sur la Côte-Nord sont parmi les plus modernes du Saint-Laurent, particulièrement à Port-Cartier où l'on est en mesure de recevoir de très grands navires. Globalement, le trafic des deux ports dépasse 10,000,000 de tonnes par année, les réceptions étant à peu près égales aux expéditions, toute réexpédiées vers les pays étrangers.

a) Le complexe de Baie-Comeau

i) Le terminus céréalier

C'est le 27 juillet 1960 que furent inaugurés officiellement les nouveaux élévateurs de la compagnie Cargill à Baie-Comeau. Commencée en septembre 1958, la construction constitua l'une des plus grandes dépenses de capital ($5 millions) de cette société. Plus de 700 ouvriers y furent embauchés au cours de cette période; en temps normal, la compagnie emploie entre 100 et 150 personnes selon le moment de l'année.

Les facilités d'entreposage totalisent quelque 12 millions de boisseaux c'est-à-dire 9 millions pour les silos et le reste dans quatre réservoirs de 750,000 boisseaux chacun. Le débarquement des céréales se

fait par deux tours mobiles et un tapis roulant d'une capacité de 1,100 tonnes (60,000 boisseaux) à l'heure (9 à 12 heures par navire) et le chargement 1,200 tonnes (80,000 boisseaux) à l'heure. [14]

Le terminus céréalier comprend aussi un quai de chargement long de 585 pieds (180 m) avec possibilités de mouillage sur les deux côtés à 37 pieds (11.3 m) d'eau minimum ce qui permet le chargement simultané de deux navires; un quai de réception long de 720 pieds (206.0 m) avec mouillage sur côté nord à 29 pieds (8.9 m) d'eau minimum et des installations d'entreposage pour produits pétroliers (huile lourde) avec oléoduc sur les quais.

ii) Le mouvement des céréales

Depuis le début des opérations à Baie-Comeau, la manutention des céréales n'a jamais constitué moins de 54% du trafic total enregistré dans le port, bien que la proportion soit en général plus forte, plutôt entre 60 et 75 pour cent. Entre les années 1963 et 1966, elle dépasse 75% et en 1971, elle est supérieure à 69%. (Tableau 50). Avant l'ère des céréales, le trafic global portuaire s'élevait à peine à 500,000 tonnes par année; après 1960, il a dépassé certaines années les 8,000,000 de tonnes. C'est dire le rôle capital que joue actuellement le transit des céréales dans l'activité globale du port de Baie-Comeau.

Par ailleurs, dès le départ, le port de Baie-Comeau s'est accaparé la seconde place parmi les ports céréaliers du Québec et a même dépassé,

---

14. Canadian Ports and Seaway Directory, 1971, p. 62.

TABLEAU 50

Port de Baie-Comeau: trafic des céréales par rapport au trafic global, 1960-71

Année	Trafic global	Trafic des céréales	Pourcentage
	en tonnes courtes		
1960	1,674,460	982,872	58.7
1961	3,424,791	2,488,154	72.6
1962	3,991,376	2,764,281	69.2
1963	6,553,531	4,966,569	75.8
1964	8,305,563	6,354,572	76.5
1965	8,435,209	6,332,215	75.1
1966	8,426,372	6,327,666	75.1
1967	4,478,922	2,890,841	64.5
1968	4,731,449	3,159,955	66.8
1969	4,941,159	2,671,113	54.0
1970	7,695,715	4,716,002	61.2
1971	7,841,167	5,421,796	69.1

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

en 1966, le leader en ce domaine qu'est le port de Montréal. [15] (Figure 38). Il a donc immédiatement surpassé Sorel, Trois-Rivières et Québec, timidement au début, puis avec plus d'assurance après 1962.

D'une année à l'autre, les quantités céréalières manutentionnées dans les ports du Québec fluctuent souvent de plusieurs millions de tonnes comme le montre le tableau 51 étant donné l'incertitude de ce marché particulier. La part de Baie-Comeau a augmentée plus que régulièrement jusqu'en 1966 puis a baissée comme d'ailleurs celle des autres ports céréaliers québécois. Nos ventes aux pays asiatiques, en particulier à la Chine, se sont avérées très importantes ces dernières années et il est certain que les livraisons destinées à cette région tendent naturellement à passer par la côte du Pacifique.

Depuis l'entrée en opération des élévateurs, il s'est transité dans le port de Baie-Comeau 49,076,016 tonnes de céréales dont 35,265,498 (79.2%) en provenance ou destinées aux pays étrangers et 13,810,518 (20.8%) en cabotage. (Tableau 52). Le premier trafic domine donc nettement dans une proportion voisine à quatre pour un. Tout au long de la période, le trafic international n'a jamais été inférieur à 62% du total manutentionné et, en général, il s'est maintenu beaucoup plus haut notamment au cours des quatre premières années. En chiffres absolus, la croissance a été encore plus longue et s'est prolongée jusqu'à 1965, passant de 690,205 tonnes à 4,537,684 tonnes, quelque sept fois le tonnage initial. (Figure 38). Par la suite, il a passablement régressé à cause de grèves qui ont

---

15. On sait que la possibilité d'entreposage dans le port de Montréal s'élève à 22,262,000 boisseaux comparativement à 12,000,000 pour celui de Baie-Comeau.

TABLEAU 51

Ports de la Côte-Nord: trafic des céréales par rapport à celui des ports céréaliers du Québec, 1960-71
(en tonnes courtes)

Année	Montréal	%	Sorel	%	Trois-Rivières	%
1960	4,166,225	59.9	725,093	10.4	573,512	8.2
1961	5,546,784	44.9	1,568,104	12.7	1,807,993	14.6
1962	4,227,660	39.8	1,095,645	10.2	1,571,345	14.6
1963	6,815,584	39.7	1,241,319	7.2	2,517,129	14.7
1964	7,548,779	37.1	1,771,310	8.7	2,811,238	13.8
1965	6,717,214	35.0	1,797,757	9.3	2,666,469	13.8
1966	5,882,810	30.4	2,832,304	14.6	2,464,749	12.7
1967	5,215,718	41.1	884,980	7.0	1,146,969	9.0
1968	3,365,219	26.5	658,847	5.2	1,027,262	8.1
1969	2,938,705	25.8	323,950	2.8	1,031,095	9.0
1970	6,616,505	27.9	2,337,995	9.8	2,798,616	11.8
1971	6,590,122	28.2	1,839,657	7.8	1,927,150	8.2

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 51 (suite)

Ports de la Côte-Nord: trafic des céréales par rapport à celui des ports céréaliers du Québec, 1960-71
(en tonnes courtes)

Année	Québec	%	Baie-Comeau	%	Port-Cartier	%	Total	%
1960	509,833	7.3	982,872	14.2	-	-	6,957,535	100
1961	953,392	7.7	2,488,154	17.8	-	-	12,364,427	100
1962	1,077,907	10.0	2,764,281	25.4	-	-	10,736,838	100
1963	1,620,090	9.4	4,966,549	29.0	-	-	17,160,671	100
1964	1,677,639	8.2	6,354,572	32.2	-	-	20,343,538	100
1965	1,736,811	9.0	6,332,215	32.9	-	-	19,250,466	100
1966	1,839,211	9.6	6,327,666	32.7	-	-	19,366,740	100
1967	2,321,758	18.3	2,890,841	22.8	227,925	1.8	12,688,191	100
1968	1,901,599	14.9	3,159,955	24.8	2,600,417	20.5	12,713,299	100
1969	1,648,881	14.4	2,671,113	23.4	2,805,513	24.6	11,419,257	100
1970	2,074,336	8.8	4,716,002	19.9	5,123,210	21.8	23,666,664	100
1971	2,666,730	11.3	5,421,296	23.2	4,996,891	21.3	23,442,346	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

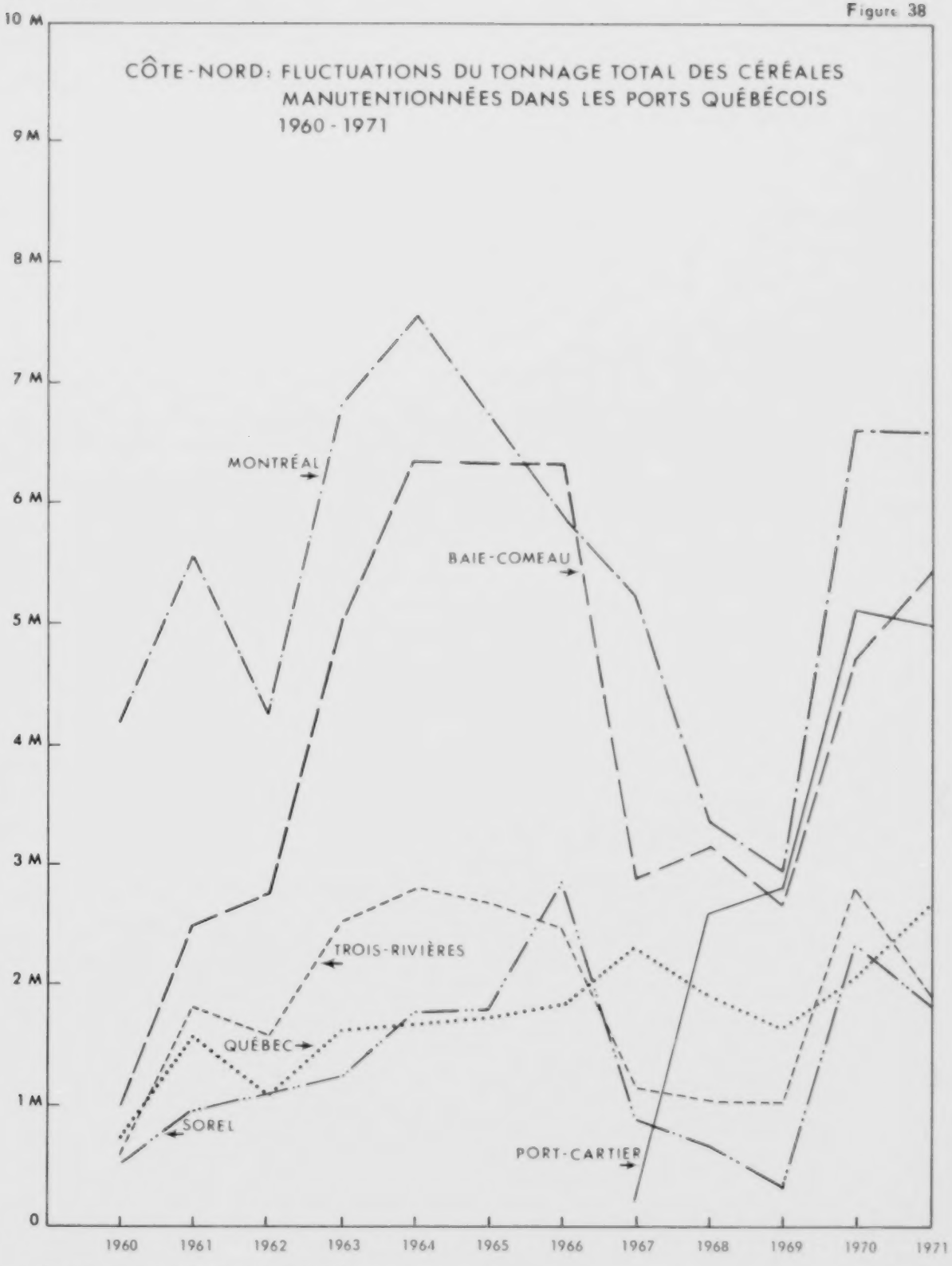
TABLEAU 52

Port de Baie-Comeau: trafic global des céréales, 1960-71
(tonnes courtes)

Année	En provenance ou vers les pays étrangers	Pourcentage	Cabotage	Pourcentage	Total	Pourcentage
1960	690,205	70.2	292,667	29.8	982,872	100
1961	1,912,074	76.8	576,080	23.2	2,488,154	100
1962	2,141,954	77.5	622,327	22.5	2,764,281	100
1963	3,942,214	79.4	1,024,335	21.6	4,966,549	100
1964	4,312,878	67.9	2,041,694	32.1	6,354,572	100
1965	4,537,684	71.7	1,794,531	28.3	6,332,215	100
1966	4,336,123	68.5	1,991,543	31.5	6,327,666	100
1967	1,792,368	62.0	1,098,473	38.0	2,890,841	100
1968	2,251,628	71.2	908,327	28.8	3,159,955	100
1969	2,246,623	84.1	424,490	15.9	2,671,113	100
1970	3,624,818	76.8	1,091,184	23.2	4,716,002	100
1971	3,476,929	64.1	1,944,867	35.9	5,421,796	100
TOTAL	35,265,498	79.2	13,810,518	20.8	49,076,016	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

Figure 38



Source: Transport Maritime, Stat. Canada

affecté les ports des Grands lacs et du Saint-Laurent et du marché plus ou moins stable en ce domaine. [16] En 1971, on dépasse à nouveau les 3,000,000 de tonnes.

Les expéditions vers les pays étrangers sont plus importantes que les réceptions. La proportion varie habituellement entre 60 et 80% (Tableau 53). Ce décalage à l'avantage des expéditions s'explique du fait que, si l'on excepte les années 1968 et 1970 (il ne s'agit que de 1,508 et 4,933 tonnes), il ne se fait aucune expédition dans le port de Baie-Comeau au niveau du cabotage. (Tableau 54). Les quantités débarquées sont par ailleurs réexpédiées vers l'étranger ce qui a pour effet de hausser les données du trafic international.

---

16. Le 17 août 1967, les marins des Grands lacs (FAT-COI) déclaraient la grève envers leur employeur, l'Association des Armateurs des Grands lacs du Canada qui représente diverses maisons d'armateurs, y compris celles du Saint-Laurent et de la côte atlantique. Les questions en litige concernaient la durée de travail, les effectifs et les salaires. 5,400 marins quittèrent leurs navires jusqu'au 23 septembre ce qui totalisa 33 jours de grève. Signalons aussi la grève de 175 travailleurs (CSN) de la Cargill Grain à Baie-Comeau, du 25 septembre au 17 octobre (22 jours). Cette grève eut évidemment moins de conséquences fâcheuses que la première mais elle accentua encore pour Baie-Comeau, une saison déjà lourdement hypothéquée par des causes extérieures. Ottawa, Ministère du Travail, 1968, pp. 68 et 72.

La grève des employés de la Voie maritime du Saint-Laurent débuta le 21 juin et se termina le 15 juillet (23 jours). Elle mit en cause 1,200 travailleurs (chemin de fer, transport, divers autres secteurs) répartis en diverses sections locales (CTC) de ports des Grands lacs et du Saint-Laurent. Voir à ce sujet: Gazette du Travail, oct. 1968, p. 641.

TABLEAU 53

Port de Baie-Comeau: trafic des céréales en provenance et à destination de ports étrangers, 1960-71 (tonnes courtes)

Année	Chargé	Pourcentage	Déchargé	Pourcentage	Total	Pourcentage
1960	435,084	63.0	255,121	37.0	690,205	100
1961	1,181,085	61.8	730,989	38.2	1,912,074	100
1962	1,378,174	64.3	763,780	35.7	2,141,954	100
1963	2,537,032	64.3	1,405,182	35.7	3,942,214	100
1964	3,161,845	73.3	1,151,033	26.7	4,312,878	100
1965	3,183,327	70.1	1,354,357	29.9	4,537,684	100
1966	3,162,061	72.9	1,174,062	27.1	4,336,123	100
1967	1,476,793	82.4	315,575	17.6	1,792,368	100
1968	1,513,562	67.2	738,066	32.8	2,251,628	100
1969	1,346,188	59.9	900,435	40.1	2,246,623	100
1970	2,414,797	66.6	1,210,021	33.4	3,624,818	100
1971	2,758,889	79.3	718,040	20.7	3,476,929	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 54

Port de Baie-Comeau: trafic des céréales en provenance et à destination de ports canadiens, 1960-71 (tonnes courtes)

Année	Chargé	Pourcentage	Déchargé	Pourcentage	Total	Pourcentage
1960	-	-	292,667	100	292,667	100
1961	-	-	576,080	100	576,080	100
1962	-	-	622,327	100	622,327	100
1963	-	-	1,024,335	100	1,024,335	100
1964	-	-	2,041,694	100	2,041,694	100
1965	-	-	1,794,531	100	1,794,531	100
1966	-	-	1,991,543	100	1,991,543	100
1967	-	-	1,098,473	100	1,098,473	100
1968	1,508	0.2	906,819	99.8	908,327	100
1969	-	-	424,490	100	424,490	100
1970	4,933	0.5	1,086,251	99.5	1,091,184	100
1971	-	-	1,944,867	100	1,944,867	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

FIGURE 39

PORT DE BAIE-COMEAU : TRAFIC TOTAL DES CÉRÉALES, 1971

ONTARIO

QUÉBEC

Thunder Bay
Heron Bay
Michipicoten Harbour
Duluth 372,734
20,015
Superior
Lac Supérieur
1,820,940
Marquette
Sault-Sainte-Marie
WISCONSIN
Lac Huron
Lac Michigan
MICHIGAN
Port Mc Nicoll
Owen Sound
Collingwood
Milwaukee
Muskegon
Saginaw
Goderich
Port Huron
Sarnia
Toronto 20,220
Lac Ontario
Hamilton
Thorold 27,341
Port Colborne
Buffalo Lackawana
Sodus Point
Détroit
Chicago
ILLINOIS
Gary
Indiana Harbour
Toledo 235,674
Lac Érié
Érié
Conneaut
Ashtabula
Lorain
Cleveland
INDIANA
OHIO
PENNSYLVANIE
NEW YORK
0 75 150
MILLES
Prescott 76,366
Kingston
Québec
Trois-Rivières
Sorel
Montréal
2,662,907
Haute-Saint-Pierre
Sept-Îles
Pointe-Noire
Port-Cartier
ÎLE D'ANTICOSTI
2,758,889
Baie-Comeau 5,421,796
Lac Saint-Jean
Le Saguenay
Port-Alfred
Le Saint-Laurent
Gaspé
Golfe du Saint-Laurent
Îles-de-la-Madeleine
Europe Occidentale 1,559,502
Europe Orientale 269,119
383,086
152,264
Moyen-Orient
Afrique
Amérique du Sud et Antilles 342,437
55,891
Asie
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
Charlottetown
Sydney
NOUVEAU-BRUNSWICK
MAINE
Saint-Jean
NOUVELLE-ÉCOSSE
Halifax
VERMONT
NEW HAMPSHIRE
MASSACHUSETTS
CONNECTICUT
RHODE ISLAND
L'ATLANTIQUE

LÉGENDE
Réceptions
Expéditions
Agglomération portuaire
Frontière provinciale
Frontière internationale
Frontière interétat
5,000,000 4,000,000 3,000,000 2,000,000 1,000,000
Tonnes courtes

Dressée par Jacquelin Harvey

Service du dessin, M.I.C., 1973

En 1971, le trafic international totalisait 3,476,928 tonnes dont 2,758,888 (79.3%) pour les expéditions et 718,040 (20.5%) pour les réceptions. La majeure partie des expéditions (66.2%) est destinée à l'Europe. Si on les divise par régions, le Royaume-Uni recoit 579,887 tonnes (21.0%), l'Europe occidentale 1,247,060 tonnes (45.2%) et les autres régions du globe (Afrique, Moyen-Orient, Asie, Amérique du Sud et Antilles) 931,942 tonnes (33.8%). A remarquer que la Chine ne fait pas partie du foreland de Baie-Comeau ce qui confirme que les expéditions vers ce pays se font par la côte du Pacifique. Les réceptions pour leur part, proviennent toutes de la région des Grands lacs en particulier de Duluth (Wisconsin) avec 372,734 tonnes (51.9%), de Toledo (Ohio) 235,674 (32.7%) tonnes, de Superior 20,015 tonnes et de Chicago (89,617). (Figure 39).

On a vu précédemment que le cabotage de céréales n'a pas dépassé 38.0% du trafic total de cette denrée dans le port de Baie-Comeau. En chiffres absolus, il a augmenté régulièrement durant les cinq premières années passant ainsi de 292,667 tonnes en 1960 à 2,041,694 tonnes en 1964, quelque sept fois le tonnage initial. Cette période de croissance s'identifie assez bien avec celle du trafic international bien que cette dernière se soit prolongée jusqu'en 1965. Les années 1965-66 furent relativement bonnes mais la récession était déjà amorcée et au cours des années subséquentes, le cabotage des céréales n'a guère dépassé le million de tonnes sauf pour 1971 ou il atteint presque 2,000,000 de tonnes.

En retour, sur le plan proportionnel, le trafic intérieur n'a cessé de décroître entre les quatre premières années d'opération passant de

29.8% du trafic global à 21.6% en 1963. Après cette date, la répartition proportionnelle fut un peu plus favorable en dépit de la réduction des quantités manutentionnées. (Tableau 52). Le maximum fut enregistré en 1967 avec 38.0% du trafic total ce qui ne représente que 1,098,473 tonnes, à peu près la moitié du tonnage de 1964.

Le port de Baie-Comeau n'a jamais réexpédié de céréales vers les ports canadiens à l'exception de 1968 et 1970 où 6,441 tonnes furent livrées à St-Jean (Terre-Neuve). Mais, cela représente une très faible proportion du cabotage. C'est donc dire que la quasi-totalité des céréales reçues à Baie-Comeau à ce niveau est réexpédiée vers les pays étrangers.

Qui approvisionne en céréales le port de Baie-Comeau au niveau du cabotage? Essentiellement la région des Grands lacs en particulier Thunder Bay: 1,820,940 tonnes en 1971 (93.6%). Le reste origine de diverses villes sur les rives des lacs ou du fleuve, Prescott 76,366 tonnes, Port Calborne 27,341 et Toronto, 20,220. (Figure 39).

b) Le complexe de Port-Cartier

i) Louis Dreyfus Corporation s'installe à Port-Cartier

L'installation de Louis Dreyfus Corporation [17] à Port-Cartier n'est

---

17. La société Louis Dreyfus Corporation, dont le siège social est à New York, est la filiale américaine de Louis Dreyfus & Cie, une firme internationale française engagée surtout dans le commerce des céréales. Cette firme possède une multitude de compagnies associées localisées dans plusieurs pays y compris la Suisse, l'Angleterre, l'Inde, les Pays-Bas, le Canada, les Etats-Unis et l'Amérique du Sud. Les opérations aux Etats-Unis ont commencé en 1916 lorsque la compagnie-mère y créa une branche newyorkaise. En 1940, on y fonda la société Laval & Co. Inc., qui acquit immédiatement tous les avoirs de la compagnie-mère en Amérique du Nord. Le premier janvier 1957, un amendement à la

pas l'effet du hasard. Depuis le début de ses opérations à Port-Cartier, Quebec Cartier Mining désirait avoir un partenaire pour l'exploitation de ses installations portuaires. On fit appel à cinq exploitateurs internationaux de céréales dont Louis Dreyfus Corporation.

Même si cette dernière firme était prête à investir pour la construction d'entrepôts céréaliers dans le golfe du Saint-Laurent, ses exigences n'en étaient pas moins grandes. Il lui fallait:

a) un port de mer dans le golfe du Saint-Laurent;

b) une profondeur d'eau minimum de 50 pieds (15.3 m) à marée basse;

c) un port libre de glace à l'année longue;

d) un quai d'une longueur minimum de 1,000 pieds (307.6 m), c'est-à-dire pouvant accomoder des bateaux de 900 pieds (276.9 m) à plus de 1,000 pieds (307.6 m) de long et ayant une capacité immédiate de 50,000 tonneaux avec la demande de céréales;

e) la possibilité de louer ce quai ainsi qu'un terrain suffisamment grand pour la construction des élévateurs (pour usage exclusif) pendant une longue période de temps;

f) si possible, le problème du dragage devait être réglé d'une façon définitive.

Pour le bénéfice de leurs études, les experts de Louis Dreyfus Corporation classifièrent les principaux ports du golfe du Saint-Laurent (Baie-Comeau, Matane, Pointe-Noire, Rimouski, Sept-Iles et Port-Cartier) selon les critères dont nous venons de parler. En définitive, seul le site de Port-Cartier fut retenu.

---

17. charte changea ce nom en celui de Louis Dreyfus Corporation. Cette compagnie s'occupe surtout d'exportations céréalières et possède aussi plusieurs élévateurs céréaliers à travers l'Amérique.

Une étude de rentabilité établit clairement que Port-Cartier était l'endroit le plus économique pour la construction des élévateurs à céréales. D'après la compagnie Dreyfus, il aurait été nécessaire de dépenser une somme additionnelle de 4 à 6 millions de dollars pour rendre les centres de Baie-Comeau, Matane, Pointe-Noire, Rimouski et Sept-Iles en mesure de rencontrer leurs exigences. Et même encore là, la question du dragage périodique (complètement éliminé à Port-Cartier) n'était pas entièrement résolue. Presque partout, il aurait fallu construire des équipements portuaires y compris les quais et le chenal d'approche. En conséquence, la somme additionnelle de 4 à 6 millions de dollars pour ces travaux (ajoutée aux 12 à 14 millions pour la construction des élévateurs) rendait le projet peu rentable.

Construire des élévateurs céréaliers à Port-Cartier présentait aussi des avantages économiques précieux. Leur localisation dans ce port ne bénéficierait pas seulement aux expéditions céréalières mais aussi au minerai de fer. Les céréaliers des Grands lacs seraient capables d'amener directement par le biais de la Voie maritime du Saint-Laurent, le blé canadien ou américain aux élévateurs et, par un simple mouvement à travers le bassin, prendre un chargement de minerai de fer comme fret de retour. Si nécessaire, il n'aurait qu'à se rendre à Sept-Iles, à trois heures de route, pour y prendre un chargement de minerai de fer. D'une façon ou d'une autre, ils accompliraient un voyage aller-retour économique ce qui permettrait d'offrir des taux de transport plus bas à cause de l'utilisation maximum des navires. La situation géographique de Port-Cartier par rapport aux navires océaniques transporteurs de céréales est aussi extrê-

mement importante étant donné la distance plus courte qui sépare ce port des marchés européens comparativement aux autres ports céréaliers du Saint-Laurent (à l'exclusion peut-être de Baie-Comeau). Port-Cartier est à 816 milles (1,360 km) plus près de Liverpool, de Londres et Rotterdam que Montréal; 538 milles (897 km) pour Trois-Rivières et 374 (625 km) pour Québec. Pour un navire navigant à une vitesse moyenne de 15 noeuds, cela sauve 2 jours et 6 heures vis-à-vis le port de Montréal, un jour et 12 heures pour Trois-Rivières et un jour et une heure pour Québec. Pour le port de Baie-Comeau, la distance est moins significative. Ajoutons à cela qu'aucun pilotage n'est nécessaire pour atteindre Port-Cartier. (Tableau 55).

TABLEAU 55

Port de Port-Cartier: aspects intéressants pour les armateurs utilisant le port

Voyage aller-retour	Distance	Durée du voyage (vitesse de 15 noeuds)		Temps épargné	
	milles	jours	heures	jours	heures
Liverpool-Port-Cartier-Liverpool	4,694	13	1	-	-
Liverpool-Montréal-Liverpool	5,510	15	7	2	6
Liverpool-Trois-Rivières-Liverpool	5,232	14	12	1	12
Liverpool-Québec-Liverpool	5,068	14	2	1	1
London-Port-Cartier-London	5,372	14	22	-	-
London-Montréal-London	6,188	17	5	2	6
London-Trois-Rivières-London	5,910	16	10	1	12
London-Québec-London	5,746	15	23	1	1
Rotterdam-Port-Cartier-Rotterdam	5,462	15	4	-	-
Rotterdam-Montréal-Rotterdam	6,278	17	10	2	6
Rotterdam-Trois-Rivières-Rotterdam	6,000	16	16	1	12
Rotterdam-Québec-Rotterdam	5,836	16	5	1	1

Source: Louis Dreyfus Corporation

ii) Le terminus céréalier

En mars 1968, la compagnie Louis Dreyfus inaugurait à Port-Cartier son nouvel élévateur de céréales de 10 millions de boisseaux qui devait permettre de diversifier un peu le trafic de ce port jusque-là concentré uniquement sur l'expédition du minerai de fer. L'élévateur avait un site idéal pour sa construction, construit qu'il fut à même le roc et au voisinage de profondeurs de 50 pieds (15.4 m) d'eau à marée basse, suffisantes pour le chargement de navires jusqu'à 100,000 tonneaux.

Le contrat final entre Louis Dreyfus Corporation et Quebec Cartier Mining fut signé à la fin de décembre 1965 et les travaux de construction commencèrent tard au printemps de 1966. On y utilisa des sections préfabriquées expédiées d'Europe via Rotterdam, ce qui permit de compléter l'opération rapidement et économiquement. Les plans de la construction furent dressés par la firme d'ingénieurs-conseils montréalais C.D. Howe Company qui, d'ailleurs, surveilla elle-même leur utilisation. [18] Les progrès furent très rapides et, dès octobre 1967, la compagnie Louis Dreyfus fut en mesure de remplir substantiellement ses élévateurs avant la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le coût total des installations a été de $15 millions (estimé à $8 - $10 millions au début).

Les principales composantes des élévateurs sont (1) un quai de débarquement; (2) un quai de chargement avec tunnel aérien (3) un silo d'entreposage de 6 millions de boisseaux et (4) 8 réservoirs métalliques de 100 pieds de diamètre, chacun ayant une capacité d'un demi-million de

---

18. On sait que cette firme a aussi dressé les plans du terminus maritime de la Quebec Cartier Mining de même que le terminus maritime de la compagnie Iron Ore de Sept-Iles. Son contrat le plus récent dans cette région est la construction du nouveau quai pour minéraliers géants à Sept-Iles qui peut recevoir des navires de 200,000 tonneaux.

boisseaux, situés derrière les silos du côté de la mer. La capacité totale du complexe est donc de 10 millions de boisseaux ou plus de 270,000 tonnes longues de blé. Pour décharger les lakers qui amènent le grain, on dispose de deux tours marines (Marine legs ou Buhler Units) capables d'enlever chacune quelque 40,000 boisseaux à l'heure. Le chargement est opéré par deux aspirateurs mobiles dont la capacité horaire se situe aux alentours de 50,000 boisseaux (3,000 tonnes à l'heure pour les deux). Toute l'opération se fait à un très haut degré de centralisation avec des balances automatiques pour les céréales circulant dans les deux sens, un échantillonnage automatique, des installations de nettoyage et de contrôle de la poussière. Cette mécanisation poussée assure une très grande efficacité avec le maximum de sécurité.

iii) Le mouvement des céréales

Bien que l'accord entre la Quebec Cartier Mining et Louis Dreyfus soit intervenu en 1965, les entrepôts céréaliers de Port-Cartier ne sont réellement entrés en fonction qu'en 1968. Le trafic débuta au cours de 1967 mais comme il totalise à peine 228,000 tonnes - ce qui est largement en-dessous des véritables possibilités des installations - nous n'en tiendrons pas compte pour fin d'analyse.

La manutention des céréales dans le port de Port-Cartier atteignit en 1971, quelque 4,996,891 tonnes c'est-à-dire 34.6% du trafic global portuaire (14,423,713 tonnes). (Tableau 56). C'est le troisième port céréalier du Québec derrière Montréal et Baie-Comeau et son trafic représente 21.3% du trafic céréalier québécois.

TABLEAU 56

Port de Port-Cartier: trafic des céréales comparé au trafic global du port, 1967-71
(tonnes courtes)

Année	Trafic global	Trafic des céréales	Pourcentage
1967	9,542,085	227,925	2.3
1968	12,666,937	2,600,417	20.5
1969	12,303,605	2,805,513	22.8
1970	16,017,407	5,123,210	31.9
1971	14,423,713	4,996,891	34.6

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 57

Port de Port-Cartier: trafic global des céréales, 1967-71
(tonnes courtes)

Année	De ou vers l'étranger	Pourcentage	Cabotage	Pourcentage	Total	Pourcentage
1967	5,425	2.4	222,500	97.6	227,925	100
1968	1,791,937	68.9	809,480	31.1	2,600,417	100
1969	2,106,728	75.0	698,785	25.0	2,805,513	100
1970	3,423,659	66.8	1,699,551	33.2	5,123,210	100
1971	3,152,432	63.0	1,844,459	37.0	4,996,891	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

En 1971, le trafic des céréales en provenance et à destination de ports étrangers s'élevait à 3,152,432 tonnes ou 63.0% du trafic global, pourcentage à peu près similaire à celui de Baie-Comeau (64.1%). (Tableau 57). Les sorties constituent 79.9% du trafic (79.3% à Baie-Comeau) et les entrées 20.1% (20.7% à Baie-Comeau). (Tableau 58). La situation est donc à peu près semblable à celle de Baie-Comeau sur le plan proportionnel; elle s'explique d'ailleurs de la même façon puisque la totalité des céréales dans le port au niveau du cabotage est réexpédiée vers l'étranger.

L'examen de la figure 40 montre les principales orientations du trafic extérieur. Les céréales proviennent surtout de Milwaukee 143,020 tonnes, de Toledo 142,613 tonnes, de Duluth 141,821 et de Superior 121,836. Le reste origine de Sagenaw (10,584), Chicago (62,218) et d'autres villes non spécifiées (11,060).

Les sorties sont plus massives car elles représentent 79.9% du trafic international. La majeure partie des céréales est destinée à l'Europe occidentale, c'est-à-dire 1,566,394 tonnes (62.1%). Le Royaume-Uni compte pour 360,312 tonnes et les autres régions du globe (Moyen-Orient, Afrique, Asie, Amérique du Sud et Antilles) pour 592,574 tonnes, quelque 3,000,000 de tonnes de moins qu'à Baie-Comeau.

Le trafic des céréales en provenance et à destination de ports canadiens en 1971 représente 37.0% (1,844,459 tonnes) du trafic global contre 35.9% à Baie-Comeau. Aucune expédition n'est enregistrée à ce

TABLEAU 58

Port de Port-Cartier: trafic des céréales en provenance et à destination de ports étrangers, 1967-71
(tonnes courtes)

Année	Chargé	Pourcentage	Déchargé	Pourcentage	Total	Pourcentage
1967	5,425	-	-	-	5,425	100
1968	1,271,289	70.9	519,648	29.1	1,791,937	100
1969	1,434,383	68.1	672,345	31.9	2,106,728	100
1970	2,617,848	76.4	805,811	23.6	3,423,659	100
1971	2,519,280	79.9	633,152	20.1	3,152,432	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

TABLEAU 59

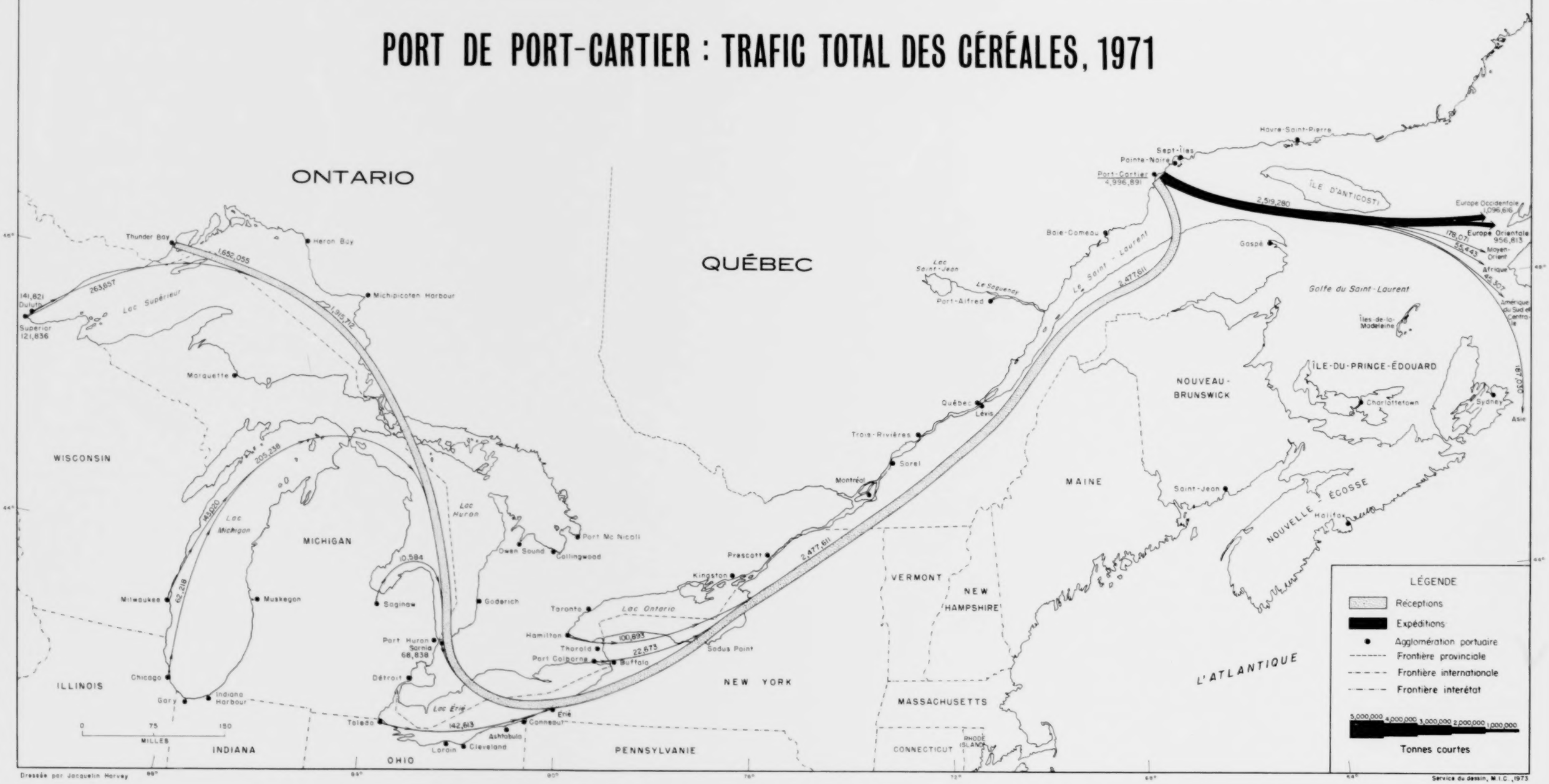
Port de Port-Cartier: trafic des céréales en provenance et à destination de ports canadiens, 1967-71
(tonnes courtes)

Année	Chargé	Pourcentage	Déchargé	Pourcentage	Total	Pourcentage
1967	-	-	222,500	100	222,500	100
1968	-	-	809,480	100	809,480	100
1969	-	-	698,785	100	698,785	100
1970	-	-	1,699,551	100	1,699,551	100
1971	-	-	1,844,459	100	1,844,459	100

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

FIGURE 40

PORT DE PORT-CARTIER : TRAFIC TOTAL DES CÉRÉALES, 1971



Dressée par Jacquelin Harvey

Service du dessin, M.T.C., 1973

niveau mais la situation peut changer dans les années à venir. (Tableau 59). La totalité des céréales reçues va donc grossir le tonnage du trafic destiné aux pays étrangers.

Le schéma des approvisionnements est relativement simple puisque 89.5% (1,652,055 tonnes sur un total de 1,844,459) des céréales déchargées dans le port proviennent de Thunder Bay situé à la tête du lac Supérieur. Hamilton contribue pour 100,893 tonnes, Sarnia 68,838 et Port-Colborne 22,673. (Figure 40).

La situation géographique prévilégiée d'avant-port, les excellentes profondeurs disponibles en maints endroits, la possibilité de manutentionner des céréales à l'année longue et la disponibilité de fret de retour avec le minerai de fer ont rapidement donné à la Côte-Nord une place importante dans le transit canadien des céréales. Il est évident cependant, que sans l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, on n'aurait sans doute pas assisté à cette modification importante des activités maritimes régionales.

Dès 1958, la société Cargill de Minneapolis avait déjà commencé la construction de son terminus céréalier à Baie-Comeau, entré en fonction peu après l'ouverture de la Voie maritime. L'installation à Port-Cartier de la société Louis Dreyfus, quoique plus récente, s'inscrit dans le même

contexte d'avantages prépondérants sur le plan des exportations céréalières du mid-ouest américain et de l'ouest canadien, face à une clientèle surtout européenne.

L'avenir du trafic céréalier dans ces deux ports est en relation directe avec le marché international de cette denrée dont les fluctuations peuvent être, pour toutes sortes de raisons, très accentuées d'une campagne à l'autre. Actuellement, plus de 60% des céréales transbordées dans les installations de Baie-Comeau et de Port-Cartier, proviennent de l'ouest canadien ce qui accroît la dépendance de ces deux ports par rapport à la politique canadienne d'exportation céréalière.

Depuis 1966, plusieurs ports céréaliers de la zone du Saint-Laurent (Port Colborne, Prescott, Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec) ont enregistré des fluctuations notables de leur trafic céréalier, due surtout à une diminution des commandes européennes notamment de la Grande-Bretagne (96.0 millions de boisseaux en 1964-65 contre 71.9 en 1968-69) et de l'Union Soviétique (198.0 millions de boisseaux en 1965-66 contre 49.0 en 1967-68). Durant la campagne 1968-69, 82.6 millions de boisseaux furent expédiés à travers ces ports c'est-à-dire les plus petites quantités depuis celles de 1953-54. Dans l'ensemble, la plupart des pays européens ont diminué leurs achats de céréales au Canada.

Plusieurs raisons motivent cette attitude mais la principale est sans doute la qualité toujours supérieure des grains canadiens qui, à cause des ententes internationales régissant ce secteur, hausse le prix de vente.

Plusieurs pays importants semblent préférer acheter un produit de qualité inférieure dont le coût est nécessairement moindre. Les progrès réalisés ces dernières années dans le Tiers-Monde par l'introduction de nouvelles variétés de céréales plus résistantes (Green revolution), ont aussi permis d'augmenter considérablement les rendements en ce domaine (par exemple, 171% au Pakistan de l'Est et 50% en Inde) et, du coup, contribuent à la réduction de nos ventes dans cette partie du globe.

Il faut tout de même être optimiste en ce qui concerne le trafic céréalier à Baie-Comeau et Port-Cartier car les transporteurs de céréales ont tendance à transférer leur produit dans les ports les plus à l'aval du Saint-Laurent. Le gouvernement canadien vient d'effectuer des ventes importantes à l'Union Soviétique et à la Chine populaire ce qui aura pour effet de hausser considérablement nos exportations céréalières au cours des deux prochaines années. A la fin de 1971, on estime qu'elles devraient atteindre les 700 millions de boisseaux. Les raisons immédiates de cette augmentation sont une conséquence des faibles rendements obtenus récemment en Australie, en Argentine, dans les pays d'Europe occidentale ainsi que des dommages subis par la dernière récolte américaine. La plus grande partie des céréales destinées à l'Union Soviétique sera sans doute expédiée à partir des ports de la zone du Saint-Laurent. Etant donné l'avantage très net que possèdent Baie-Comeau et Port-Cartier sur le plan des profondeurs et sur celui de la longueur de la saison de navigation par rapport aux autres ports

céréaliers du Saint-Laurent, nul doute que ces derniers sauront profiter de l'accroissement des exportations céréalières canadiennes.

Par ailleurs, les projets de la Bunge Corporation à Sept-Iles ont, semble-t-il, peu de chances d'aboutir, cette société ayant loué pour une période de 10 ans, les installations du Conseil des ports nationaux dans le port de Québec. Quant à Continental Grain, elle semble toujours détenir son option sur l'Île Grande Basque à l'entrée de la baie de Sept-Iles mais rien n'apparaît en voie de réalisation.

CHAPITRE V

UNE ACTIVITE DE MOINS EN MOINS IMPORTANTE: LE TRAFIC DES MARCHANDISES GENERALES

L'analyse des données concernant le trafic des marchandises générales pose plusieurs problèmes. [1] Statistique Canada ne publie, pour l'ensemble de la côte, des chiffres que pour une dizaine de ports tous situés sur la Haute-Côte-Nord à l'exception de Havre-Saint-Pierre. Nous ne disposons donc pas de données en ce qui concerne plusieurs petits ports surtout ceux de la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Pour ces deux régions, nous devrons nous contenter des chiffres fournis par les compagnies maritimes ayant des activités dans la région.

Depuis 1952, certains ports tels Clarke City, Franquelin, Shelter Bay, ne sont plus inclus dans les publications annuelles de Statistique Canada [2] et certains autres comme Sault-au-Mouton, Pointe-aux-Anglais et Rivière-au-Tonnerre sont compris dans l'appellation "autres ports du Québec", ce qui accentue la difficulté. En définitive cependant, les chiffres fournis par Statistique Canada, ajoutés à ceux des compagnies maritimes, rassemblent probablement plus de 80% du tonnage manutentionné dans ce domaine sur la Côte-Nord. Là où nous sommes à peu près complètement démunis, c'est vis-à-vis le cabotage effectué par certains petits

---

1. Par marchandises (ou fret) générales, nous entendrons tout ce qui est transité dans les ports de la Côte-Nord à l'exclusion des produits suivants: minerais, bois à pâte, pâte de bois, papier journal et céréales, produits que nous avons traités en d'autres chapitres de la thèse.

2. Statistique Canada, Transport maritime, annuel.

navires, dont quelques goélettes, qui fréquentent encore plus ou moins régulièrement la côte. Mais, leur trafic représente peu de chose actuellement et pour cette raison, nous n'y reviendrons plus dans le texte. [3]

En 1971, le trafic global des marchandises générales sur la Côte-Nord atteint presque 2,400,000 tonnes, avec un tonnage supérieur de 350,000 tonnes environ pour le cabotage. Dans les deux cas, ce sont les ports de Baie-Comeau et de Sept-Iles qui enregistrent la plus grande partie du trafic, le rapport étant du simple au double en faveur du second. La ventilation des denrées demeure assez importante mais les principales sont nettement l'essence, le mazout, le bentonite et les matériaux de construction, presque totalement des réceptions. Sur le plan international, l'origine du fret est très variable avec une prédominance des Etats-Unis, des Antilles et de l'Europe de l'Ouest; sur le plan du cabotage, les marchandises proviennent surtout de Montréal, Québec et Rimouski.

Il n'existe pas de lignes régulières dans le premier cas et les marchandises arrivent sur la côte par navire affrété ou par une simple escale d'un navire en route vers l'amont du fleuve. Dans le second cas, la plus grande partie du trafic est effectué par des compagnies maritimes

---

3. Il faut être bien conscient cependant que ces navires, notamment les goélettes, ont pendant plusieurs décennies, joué un rôle majeur dans la vie maritime de la Côte-Nord et du Saint-Laurent en général. C'est donc tout un aspect du cabotage (une forme) qui disparait et pour cette raison, le phénomène devrait être étudié en profondeur tandis que la chose est encore possible.

québécoises dont quelques-unes entretiennent dans cette région, depuis un bon nombre d'années, des lignes régulières de navigation. Le rôle des exploitants individuels se révèle de plus en plus mince.

1 - Un trafic en sursis

a) Les données globales

Comme le montre les chiffres de Statistique Canada, le trafic des marchandises générales sur la Côte-Nord a, dans l'ensemble, progressé depuis 1952. [4] De 278,942 tonnes qu'il était à ce moment, il est passé à 1,029,791 en 1960 et à 2,399,032 en 1971, soit à peu près neuf fois le tonnage de 1952. (Tableau 60). Les réceptions se révèlent très supérieures aux expéditions - 2,207,641 tonnes contre 191,371 pour l'année 1971 - situation normale pour la Côte-Nord, cette région étant largement tributaire des autres parties du Québec dans presque tous les domaines. L'augmentation du trafic est particulièrement importante entre 1955 et 1965, conséquence du tonnage accru dans les ports de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles. (Figure 41).

Dans le premier cas, les matériaux destinés à l'érection de la fonderie de Canadian Reynold Metals (1956-57), de même qu'à la construction des élévateurs céréaliers de Cargill (1958-60), sont les grands responsables de la hausse du trafic, du moins jusqu'en 1960. A partir de 1960-61, l'Hydro-Québec entreprend ses grands chantiers hydro-électriques sur la

---

4. On sait par ailleurs que Statistique Canada entreprit la compilation des données du cabotage cette même année.

TABLEAU 60

Ports de la Côte-Nord: trafic total des marchandises générales, 1952-71

(années choisies)

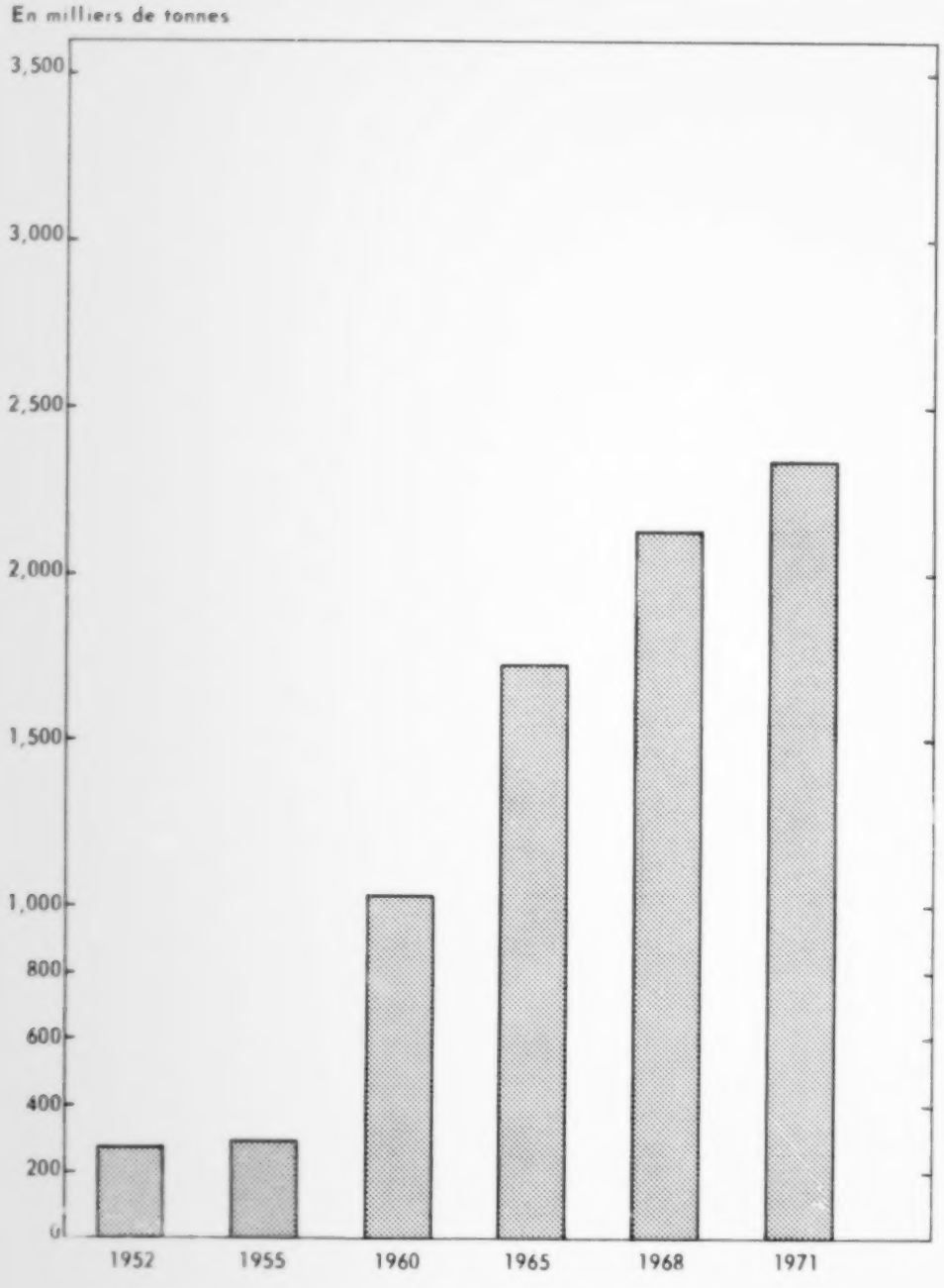
Port	1952	1960	1965	1968	1971
			TONNES COURTES		
Baie-Comeau	95,441	405,942	668,957	547,405	637,828
Clarke City	-	2,089	485	-	-
Godbout	2,200	32,048	291	-	-
Forestville	-	40,348	46,766	35,380	38,576
Franquelin	-	5,590	-	-	-
Havre-Saint-Pierre	-	6,059	11,974	20,891	16,808
Les Escoumins	-	80	1,637	1,851	-
Pentecôte	-	1,418	-	280	-
Port-Cartier	-	151,963	90,443	106,915	184,472
Sept-Iles	181,301	380,614	724,997	1,183,875	1,376,055
Shelter Bay	-	1,496	-	-	-
Pointe-Noire	-	-	187,694	231,169	145,293
Baie-Trinité	-	2,144	-	-	-
TOTAL	278,942	1,029,791	1,733,244	2,127,766	2,399,032

Source: Données extraites de Transport maritime, Statistique Canada.

PORTS DE LA CÔTE-NORD: ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL

DES MARCHANDISES GÉNÉRALES, 1952 - 1971

(années choisies)



Source: Statistique Canada

Manicouagan, et une partie importante des fournitures devra être convoyée à travers les installations du port, haussant le trafic des marchandises générales à 668,957 tonnes, quelque 31,000 tonnes de plus que pour l'année 1971.

Les installations portuaires de Port-Cartier entrent en activité au printemps 1959 et, dès 1960, on enregistre déjà un trafic de 151,963 tonnes de marchandises générales. Le terminus ferroviaire et maritime de la Q.C.M. vient à peine d'être terminé de même que la voie ferrée et la ville de Gagnon bourgeonne déjà d'activité. Cinq ans plus tard, le trafic est descendu à 90,433 tonnes, à peu près la moitié du tonnage de 1971.

A Sept-Iles, on passe de 174,146 tonnes en 1955 à 724,997 pour l'année 1965, une augmentation de 240%. Les expéditions de minerai de fer ont débuté en 1954 mais dès 1952, on enregistrait déjà un trafic de marchandises générales de 181,301 tonnes. En fait, c'est probablement à partir de 1950 que le port de Sept-Iles sortit peu à peu de l'oubli alors que l'Iron Ore y entreprit la construction de son terminus maritime, du chemin de fer vers Schefferville et commença l'exploitation des gisements du lac Knob. Aux alentours de 1960 débute l'extraction au lac Carol dont les premières tonnes de minerai atteignent Sept-Iles en 1963. Vers la même époque, Wabush Mines entreprenait l'exploitation minière du lac Wabush et l'érection de son propre port d'expéditions dans le secteur ouest de la baie de Sept-Iles à Pointe-Noire. (Tableau 60).

Pour l'année 1971, le trafic global des marchandises générales dans les ports de la Côte-Nord atteint 2,399,032 tonnes, une augmentation de

665,788 tonnes sur 1965. Sept-Iles enregistre 57.4% du total, Baie-Comeau 26.5%, Port-Cartier 7.7%, Pointe-Noire 6.1%, la balance étant partagée entre Forestville (1.6%) et Havre-Saint-Pierre (0.7%). (Figure 42). Le cabotage l'emporte légèrement mais la différence est peu significative. (Tableau 61).

b) Le trafic en provenance et à destination de pays étrangers

Plus de 1,021,621 tonnes de marchandises générales furent manutentionnées en provenance et à destination de pays étrangers dans quatre ports de la Côte-Nord en 1971, presque entièrement des réceptions. Sept-Iles est au premier rang avec 49.2% du trafic, suivi de Baie-Comeau avec 32.4%, Port-Cartier 11.4% et Pointe-Noire 7.0%.(Tableau 62 et Figure 43).

Les 502,321 tonnes transitées dans le port de Sept-Iles sont exclusivement des marchandises débarquées. Le mazout et la bentonite [5] constituent l'essentiel des arrivages avec respectivement 76.9% et 20.7% du total. Les autres marchandises sont de la machinerie, des traverses de chemin de fer, de l'essence et quelques produits de diverses natures. (Tableau 63).

Baie-Comeau se classe au second rang avec un trafic de 331,289 tonnes c'est-à-dire 32.4% du total. Mazout (34.7%), aluminium (24.2%), coke (19.1%), goudrons (12.1%), furent les principales denrées manutentionnées

---

5. La bentonite est de l'argile smeltique que l'on utilise comme "liant" dans la fabrication des boulettes de fer. Actuellement, les principales sources (Iron Ore) sont le Wyoming (E.-U.) et la Grèce.

TABLEAU 61

Ports de la Côte-Nord: trafic total des marchandises générales, 1971

Port	De ou vers les pays étrangers	Cabotage	Total	Pourcentage par rapport au total
		tonnes courtes		
Baie-Comeau	331,289	306,539	637,828	26.5
Forestville	-	38,576	38,576	1.6
Havre-Saint-Pierre	-	16,808	16,808	0.7
Port-Cartier	116,223	68,249	184,472	7.7
Pointe-Noire	71,788	73,505	145,293	6.1
Sept-Iles	502,321	873,734	1,376,055	57.4
TOTAL	1,021,621	1,377,411	2,399,032	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Stat. Can.

TABLEAU 62

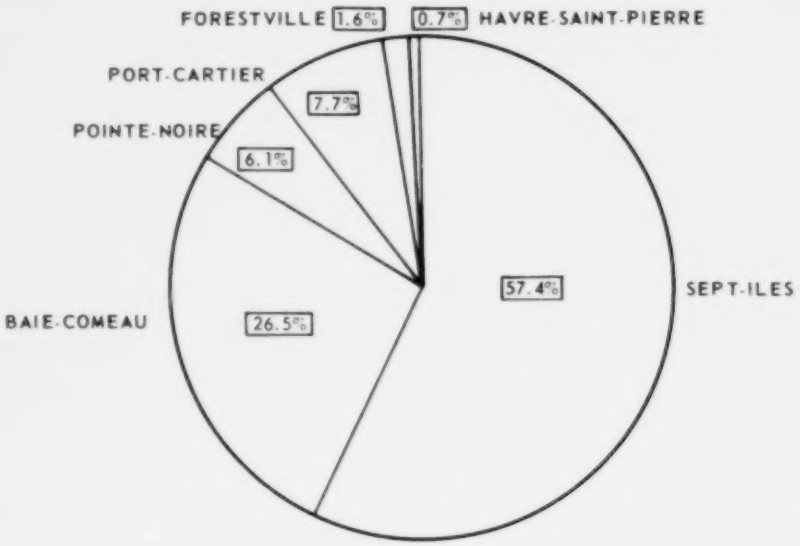
Ports de la Côte-Nord: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971

Port	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
		tonnes courtes		
Baie-Comeau	246,536	84,753	331,289	32.4
Port-Cartier	112,611	3,612	116,223	11.4
Sept-Iles	502,321	-	502,321	49.2
Pointe-Noire	71,788	-	71,788	7.0
TOTAL	933,256	88,365	1,021,621	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Stat. Can.

Figure 42

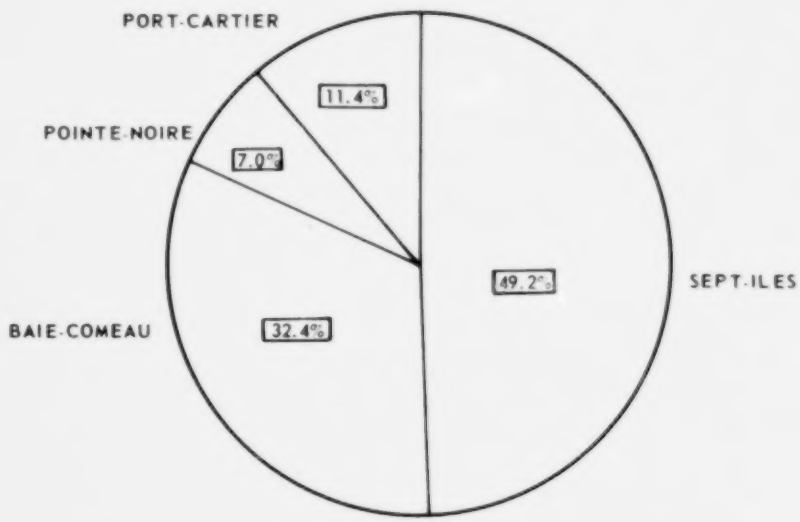
PORTS DE LA CÔTE NORD: RÉPARTITION PROCENTUELLE DU TRAFIC GLOBAL DES MARCHANDISES GÉNÉRALES, 1971



Source: Statistique Canada

Figure 43

PORTS DE LA CÔTE NORD: RÉPARTITION PROCENTUELLE DU TRAFIC DES MARCHANDISES GÉNÉRALES EN PROVENANCE ET À DESTINATION DE PAYS ÉTRANGERS, 1971



Source: Statistique Canada

soit 90% des marchandises. Le reste est constitué par ordre d'importance de produits chimiques inorganiques, de soufre, de déchets et rebuts, de sel, de minéraux non métalliques et enfin de divers produits. (Tableau 64).

A Port-Cartier, ce trafic particulier totalise 116,223 tonnes soit 11.4% du trafic global. Là aussi, il ne s'agit que de deux types de marchandises: du mazout (91.6%) et du matériel pour chemin de fer (8.4%). La plus grande partie du mazout est destinée à l'agglomération de Gagnon et aux installations de la compagnie du lac Barbel, une certaine quantité allant à Port-Cartier même. (Tableau 65).

Le dernier port enregistrant un trafic en provenance et à destination de pays étrangers est celui de Pointe-Noire qui totalise 71,788 tonnes, 7% du total. Seulement deux produits sont représentés: la bentonite (79.8%) et la pierre concassée (20.2%), tous deux destinés à la Wabush Mines. (Tableau 66).

c) Le trafic en provenance et à destination de ports canadiens

Le cabotage de marchandises générales sur la Côte-Nord en 1971 s'élève à 1,377,411 tonnes, soit près de 250,000 tonnes de plus que le trafic de 1968 (1,129,116). Les entrées prédominent nettement avec 92.5% du total. Les points de transbordement sont à peu près les mêmes soit Sept-Iles avec 63.4% du trafic, Baie-Comeau 22.3%, Port-Cartier 5.0%, la balance étant partagée entre Pointe-Noire (5.3%), Forestville (2.8%) et Havre-Saint-Pierre (1.2%). (Tableau 67 et figure 44).

TABLEAU 63

Port de Sept-Iles: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Bentonite	103,734	-	103,734	20.7
Traverses de chemin de fer	3,194	-	3,194	0.6
Essence	1,646	-	1,646	0.3
Mazout	386,564	-	386,564	76.9
Machines	4,040	-	4,040	0.8
Divers	3,143	-	3,143	0.7
TOTAL	502,321	-	502,321	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Statistique Canada

TABLEAU 64

Port de Baie-Comeau: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Sel	3,030	-	3,030	0.9
Souffre	5,600	-	5,600	1.7
Minéraux non-métalliques	2,222	-	2,222	0.7
Déchets et rebuts	1,560	3,850	5,410	1.6
Produits chimiques inorganiques	11,984	-	11,984	3.6
Mazout	114,889	-	114,889	34.7
Coke	63,179	-	63,179	19.1
Goudron	40,203	-	40,203	12.1
Fer, acier	1,038	-	1,038	0.3
Aluminium	-	80,105	80,105	24.2
Conteneur	1,494	41	1,535	0.5
Divers	1,337	757	2,094	0.6
TOTAL	246,536	84,753	331,289	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Statistique Canada.

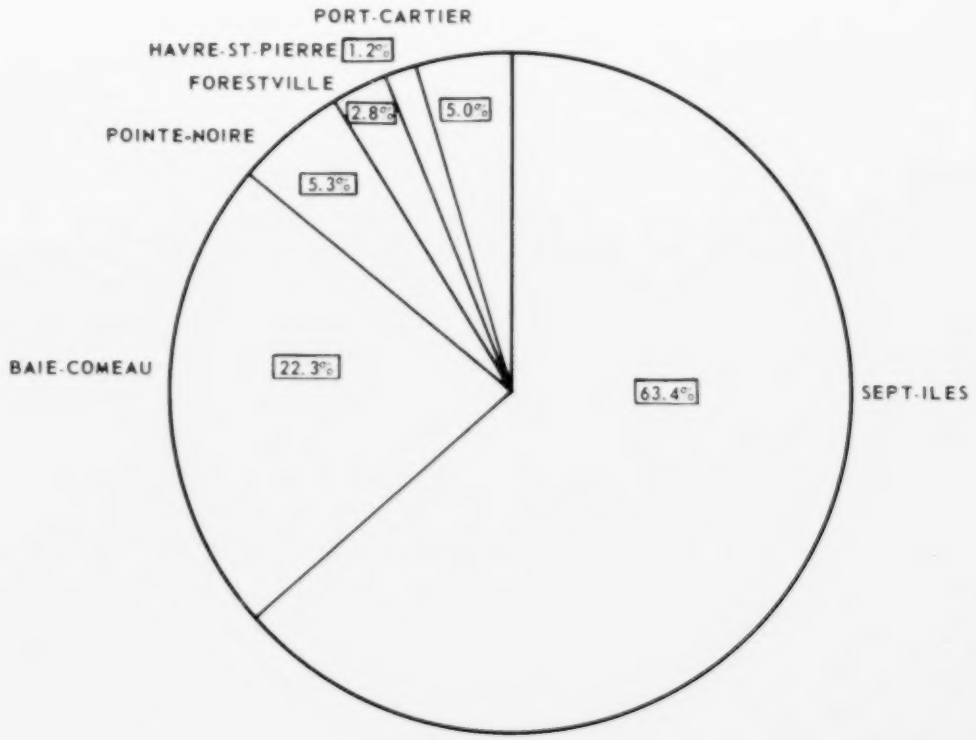
TABLEAU 65

Port de Port-Cartier: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Mazout	106,513	-	106,513	91.6
Rails. mat. voie ferrée	6,098	-	6,098	5.3
Mat. roul. de ch. de fer	-	3,612	3,612	3.1
TOTAL	112,611	3,612	116,223	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Statistique Canada

PORTS DE LA CÔTE NORD: RÉPARTITION PROCENTUELLE DU TRAFIC DES MARCHANDISES GÉNÉRALES EN PROVENANCE ET À DESTINATION DES PORTS CANADIENS, 1971



Source: Statistique Canada

Le port de Sept-Iles accapare le premier rang au niveau cabotage et même d'une façon confortable face à ses principaux concurrents. Sur les 873,734 tonnes qu'on y a manutentionnées en 1971, 826,920 (94.6%) étaient des entrées contre 46,814 (5.4%) pour les sorties. (Tableau 67). Cependant, la ventilation des denrées est beaucoup plus élaborée que dans le cas précédent. Dominent surtout le mazout avec 55.8% du trafic , le ciment 7.5%, l'essence 6.7% et des machines 5.2%, le reste étant constitué d'une trentaine de produits énumérés dans le tableau 68. Sept-Iles constitue le principal centre de la Côte-Nord tant sur le plan de la population que sur celui du rayonnement en général. Son arrière-pays englobe les villes de Schefferville, Labrador City et Wabush, situées en plein coeur de la péninsule, ce qui a pour effet d'activer considérablement le trafic du port, du moins en certains domaines.

A Baie-Comeau, le cabotage de marchandises générales s'élève à 306,539 tonnes pour l'année 1971 dont 268,332 (87.5%) pour le compte des réceptions; cela représente 22.3% du cabotage total contre 63.4% à Sept-Iles. Parmi la vingtaine de produits qui ont été transités dans le port, le mazout compte pour 54.2% du total, l'essence 12.7% et l'aluminium 9.1%. A part Labrieville, dont la population s'élève à environ 1,000 habitants, l'arrière-pays du port est surtout constitué par la ville même de Baie-Comeau et par le centre voisin de Hauterive. Ces deux agglomérations (trois avec Labrieville) englobent près de 25,000 personnes, plus que celle de Sept-Iles, et ses besoins en mazout demeurent toujours importants étant donné la sévérité du climat. Par ailleurs, les travaux d'agrandissement du moulin de la Canadian Reynolds Metals (seconde ligne de fours), la pour-

TABLEAU 66

Port de Pointe-Noire: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de pays étrangers, 1971

Marchandises	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Bentonite	57,355	-	57,355	79.8
Pierre concassée	14,433	-	14,433	20.2
TOTAL	71,788	-	71,788	100.0

Source: données extraites de Transport maritime, Statistique Canada

TABLEAU 67

Ports de la Côte-Nord: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971

Port	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Baie-Comeau	268,332	38,207	306,539	22.3
Forestville	38,576	-	38,576	2.8
Havre-Saint-Pierre	16,006	802	16,808	1.2
Port-Cartier	62,461	5,788	68,249	5.0
Sept-Iles	826,920	46,814	873,734	63.4
Pointe-Noire	62,090	11,415	73,505	5.3
TOTAL	1,274,385	103,026	1,377,411	100.0

Source: Données extraites de Transport maritime, Statistique Canada

suite des travaux au barrage de Manic 3 et la construction en général dans ces deux villes, sont les principaux responsables des entrées dans le port. (Tableau 69).

Dans le port de Pointe-Noire, le trafic de marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens s'élève à 73,505 tonnes c'est-à-dire 5.3% du total. Le mazout constitue l'unique marchandise transbordée dans ce port en 1971. Le mazout est destiné principalement aux installations de Wabush Mines à Pointe-Noire. (Tableau 70).

Port-Cartier, Forestville et Havre-Saint-Pierre sont les autres ports qui enregistrent un certain trafic au niveau du cabotage mais en proportions nettement plus faibles comme le montre le tableau 70 (9.0% pour les quatre). L'essence et le mazout forment la plus grande partie des débarquements: 88.7% à Forestville, 81.2% à Havre-Saint-Pierre et 47.7% à Port-Cartier. (Tableaux 71, 72 et 73). Sans doute, le cas le plus intéressant est-il celui de Havre-Saint-Pierre où le gros des approvisionnements arrivent toujours par voie marine, étant donné l'absence de communication terrestre avec les autres centres du Québec. Les débarquements sont très variés, citons les denrées alimentaires (pommes de terre, beurre, préparations diverses, légumes, etc.) les matériaux de construction, les explosifs, les matériaux de transport, etc, au total, une vingtaine de produits.

TABLEAU 68

Port de Sept-Iles: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Préparations diverses alimentaires	5,396	1,469	6,865	0.8
Boissons non alcoolisées	1,161	-	1,161	0.1
Bière, porter	2,229	34	2,263	0.3
Sel	2,908	-	2,908	0.3
Bois d'oeuvre et charp.	12,275	53	12,328	1.4
Traverses de ch. de fer	3,449	3	3,452	0.4
Placages, contre-plaqué	37,085	2,505	39,590	4.5
Sels métalliques	5,008	-	5,008	0.6
Explosifs	4,457	295	4,752	0.5
Engrais chimiques	4,896	-	4,896	0.6
Essence	58,229	-	58,229	6.7
Mazout	475,814	11,458	487,272	55.8
Huiles, graisses lubrif.	2,769	272	3,041	0.4
Dérivés pétr. charbon	3,384	925	4,309	0.5
Fer, acier	3,262	-	3,262	0.4
Pièces forgées	21,436	-	21,436	2.5
Barres et tiges d'acier	10,616	25	10,641	1.2
Tôles, feuilles d'acier	5,636	-	5,636	0.7
Profilés de construction	33,102	108	33,210	3.8
Tuyaux, tube: fer, acier	3,522	-	3,522	0.4
Aluminium	4,531	-	4,531	0.5
Ouvr. de base en métal	8,355	321	8,676	1.0
Ciment	64,958	18	64,976	7.5
Ouvr. de base ciment	3,098	-	3,098	0.4
Machines	27,277	18,151	45,428	5.2
Mat. roul. de che. de fer	2,040	4,708	6,748	0.8
Matériel divers	5,171	198	5,369	0.6
Art. pers. et ménagers	960	40	1,000	0.7
Conteneurs	921	1,818	2,739	0.3
Divers	12,975	4,413	17,388	2.0
TOTAL	826,920	46,814	873,734	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Statistique Canada.

TABLEAU 69

Port de Baie-Comeau: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Bière, porter	2,264	13	2,277	0.7
Déchets de fer	-	1,147	1,147	0.4
Déchets de métal	-	5,996	5,996	2.0
Pierre calcaire	1,845	-	1,845	0.6
Sel	9,036	-	9,036	3.0
Placage const.	920	93	1,013	0.3
Essence	38,786	-	38,786	12.7
Mazout	166,033	-	166,033	54.2
Coke	2,012	-	2,012	0.7
Profilé const.	4,372	61	4,433	1.4
Fil métallique	2,232	-	2,232	0.7
Aluminium	200	27,917	28,117	9.1
Ouvr. de base en métal	1,777	12	1,789	0.6
Ciment	10,361	-	10,361	3.4
Machines	1,365	608	1,973	0.6
Matériel divers	1,121	507	1,628	0.5
Conteneur	380	1,188	1,568	0.5
Divers	25,628	665	26,293	8.6
TOTAL	268,332	38,207	306,539	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Statistique Canada.

TABLEAU 70

Port de Pointe-Noire: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Mazout	62,090	11,415	73,505	100.0
TOTAL	62,090	11,415	73,505	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Statistique Canada.

TABLEAU 71

Port de Port-Cartier: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Traverses de ch. de fer	2,374	-	2,374	3.5
Plaq. constr.	1,456	-	1,456	2.1
Sels métalliques	1,500	-	1,500	2.2
Essence	3,361	-	3,361	4.9
Mazout	23,811	5,400	29,211	42.8
Profilé const.	4,579	-	4,579	6.7
Rails. mat. voie ferrée	15,791	-	15,791	23.2
Machines	8,401	-	8,401	12.3
Divers	1,178	388	1,566	2.3
TOTAL	62,461	5,788	68,249	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Statistique Canada

TABLEAU 72

Port de Havre-Saint-Pierre: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
	tonnes courtes			
Essence	1,455	-	1,455	8.6
Mazout	12,197	-	12,197	72.6
Divers	2,354	802	3,156	18.8
TOTAL	16,006	802	16,808	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Statistique Canada

TABLEAU 73

Port de Forestville: trafic des marchandises générales en provenance et à destination de ports canadiens, 1971

Marchandise	Entrée	Sortie	Total	Pourcentage par rapport au total
Sel	4,334	-	4,334	11.3
Essence	14,693	-	14,693	38.1
Mazout	19,549	-	19,549	50.6
TOTAL	38,576	-	38,576	100.0

Source: Données extraites de Transport Maritime, Statistique Canada.

2 - Des armateurs de moins en moins nombreux

Sur la Côte-Nord, le transport maritime des marchandises générales était généralement effectué par deux types d'exploitants: les armateurs individuels et les compagnies. Les premiers sont presque totalement disparus, principalement à cause de la forte diminution du trafic, de la concurrence très sévère effectuée par les compagnies bien organisées et du durcissement général des conditions d'exploitation des navires; les seconds se partagent une clientèle de plus en plus mince et difficile à satisfaire.

a) Les armateurs individuels

Selon le dernier mémoire présenté au Ministère fédéral des Transports en mars 1970 par l'Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent, il y avait dans l'industrie québécoise du transport maritime, 81 navires (barges, traversiers, goélettes) jaugeant 50,121 tonnes brutes c'est-à-dire pouvant embarquer quelque 80,000 tonnes de port en lourd. [6] Ces derniers, affectés au transport de marchandises générales, de bois de construction et de bois à pâte, disposaient d'un équipage de 672 hommes. [7]

Les exploitants individuels utilisent généralement un navire, deux tout au plus, dont le jaugeage est habituellement inférieur à 1,000 tonneaux. Il y a une dizaine d'années, ces unités étaient surtout des goé-

---

6. Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent, 1970, p. 2.
7. Anonyme, 1970, p. 9. Les données citées dans cet article semblent avoir été extraites du mémoire dont nous venons de parler.

lettes en bois mais aujourd'hui, il en reste très peu sur le Saint-Laurent, remplacées qu'elles ont été par le caboteur en fer, généralement acheté de seconde main à l'étranger. [8]

Quel est le volume exact de marchandises générales transitées sur la Côte-Nord par les exploitants individuels, nous ne pouvons le déterminer exactement, ni d'ailleurs ceux qui l'ont effectué. Cependant, il faut se rappeler que pendant plusieurs décennies, le transport du bois à pâte (pitoune) a constitué la partie essentielle du trafic de ces navires. A la fin de 1969, l'Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent déclarait que le transport du bois à pâte constituait encore plus de 50% des activités des unités concernées. Or, depuis 4 ou 5 ans, les grandes sociétés forestières dont l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills (Québec et Forestville), utilisent de nouvelles méthodes (barges touées), plus économiques, pour acheminer la matière première vers les usines ce qui a pour effet d'affaiblir dangereusement la situation générale des caboteurs. [9]

---

8. Voir à ce sujet: Bureau de la statistique du Québec, 1964, 70 pages.
9. Face à l'action des grandes sociétés forestières et dans le but de pourvoir au renouvellement de la flotte de transport de bois à pâte, l'Association tint, le 18 novembre 1969, une rencontre dans laquelle on discuta de la possibilité de former une compagnie groupant tous les membres de cette dernière. La mise de fonds individuelle aurait été les navires possédés, évalués à une valeur marchande et dont le prix correspondrait à un certain nombre d'actions de la compagnies. Le gouvernement québécois aurait versé un montant égal au coût de rachat des navires, en plus de garantir le financement de la nouvelle flotte, composée de barges automotrices ou de chalands ou de remorqueurs. Il s'agissait d'un programme réparti sur une base de 3 ans, pour la construction de 12 chalands au coût moyen de $1,200,000 chacun, pouvant transporter 5,000 cordes de bois (chacun), plus 3 remorqueurs de 2,000 chevaux chacun avec coût individuel de $1,500,000. Bien sûr, rien de tout cela ne s'est réalisé et cela pour diverses raisons.

Mais, dans le cas présent, le transport du bois à pâte ne nous intéresse pas, le sujet ayant été discuté en détail précédemment. Sur les huit ports qui ont enregistré un trafic de marchandises générales en 1968, seuls ceux de Sept-Iles, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre semblent toujours connaître une certaine activité en ce domaine. Les deux premiers sont cependant reliés à Québec, Montréal et la rive sud (traversier) par la route et les trois sont desservis par des lignes régulières de navigation (Clarke Steamship, Agence Maritime), ce qui laisse peu de place aux exploitants individuels. Nous savons par ailleurs que certains d'entre-eux fréquentent tout de même, plus ou moins régulièrement, les ports de la Côte-Nord en particulier ces trois derniers. Dans l'ensemble cependant, nous ne pensons pas qu'ils transportent plus de 20% du fret global de marchandises générales, cela sans horaire ou itinéraire fixe mais au gré de la localisation du fret.

Bien sûr, la disparition graduelle du fret "bois à pâte" n'est pas le seul responsable de la crise très sévère, pour ne pas dire mortelle, que traverse actuellement l'industrie québécoise du cabotage. [10] Parmi les principales raisons responsables de cette situation citons:

1 - l'amélioration sensible des autres moyens de transport qui, depuis une dizaine d'années, a entraîné une diminution brutale du fret disponible. Voici ce qu'en dit le mémoire de l'A.P.N.St-L. concernant la Côte-Nord:

> Il y a une douzaine d'années, sur la Côte-Nord du St-Laurent, le fret par avion n'existait pas, il

---

10. Legendre, 1971, p. 25. Aussi Rapport de la Commission Royale d'enquête sur le cabotage, 1957. Canada Steamship Lines Ltd., 1957.

> n'y avait pas ou peu de routes carrossables à l'est de Baie-Comeau et le chemin de fer, pour les régions qu'il desservait, ne représentait pas, à ce moment là, un concurrent valable. Le fret s'effectuait donc par bateau dont le service était hebdomadaire ou bi-mensuel, et ce service était saisonnier d'une durée moyenne de 7 mois. A ce moment-là, les marchands achetaient individuellement les articles dont ils avaient besoin et vers la fin du service saisonnier, ils constituaient une réserve suffisante pour les prochains cinq mois, réserve qu'ils devaient financer. Le développement des richesses naturelles de la Côte-Nord et du Labrador a favorisé la naissance de centres industriels importants qui a impliqué l'ouverture de quelques routes et la mise sur pied de services de traversiers depuis Ste-Anne-des-Monts, Matane, Rimouski, Rivière-du-Loup. L'argent n'étant pas rare dans ces nouveaux centres industriels, le prix payé par les consommateurs pour se procurer certaines denrées n'était pas tellement important; le transport maritime commença alors à subir la compétition de l'avion et du camion qui pouvaient offrir un service quotidien douze mois par année. [11]

2 - l'augmentation des coûts d'entretien, de réparations et des services en général (assurances, quayage, équipement, etc.);

3 - l'augmentation des salaires et des avantages sociaux consentis aux équipages, notamment en vertu du bill C-126 (Code du Travail), adopté en mars 1965; [12]

4 - la diminution et aujourd'hui la disparition des subsides fédéraux en ce domaine;

---

11. Associations des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent, 1970, pp. 20-21.
12. Cependant, à cause des bouleversements et de la controverse que l'application du nouveau code souleva, le gouvernement fédéral décida de suspendre sa mise en vigueur pour une période s'étendant du 1er juillet 1965 au 1er juillet 1967, puis finalement jusqu'au 31 décembre 1968, dans le but surtout de permettre à certains types d'industries notamment celle du transport par eau, de s'y adapter.

5 - le manque de solidarité de ces petits entrepreneurs qui ne semblent pas réellement intéressés à se grouper au sein d'un organisme (par exemple, une coopérative semblable à celle de Pêcheurs Unis) vraiment efficace.

Ce ne sont là que les principales raisons, il y en a d'autres. Dans ces circonstances, il est probable que survivront seulement les armateurs bien organisés et capables d'offrir un service d'un autre ordre mais de qualité semblable à ceux offerts par la route, le rail et l'avion.

b) Les compagnies

Selon le dernier annuaire de l'A.P.N.St-L. publié en 1969, [13] il y avait encore 17 compagnies "limitées" ou incorporées" qui effectuaient du transport maritime de marchandises générales dans les ports du Saint-Laurent. [14] La plupart n'opère qu'un seul ou une couple de navires à la façon des exploitants individuels, et peu de chose les distinguent véritablement de ces derniers si ce n'est leur appellation légale. Très peu d'entre-elles fréquentent régulièrement la Côte-Nord à l'exception de Agence Maritime, l'un des principaux artisans du trafic actuel.

Bien qu'elle ait été longtemps au premier rang pour le transport maritime de marchandises générales dans cette région, Clarke Steamship n'est pas membre de l'Association. Etant donné que les données concernant les activités des autres compagnies sont à peu près impossibles à obtenir et

---

13. L'Association a effectivement discontinué en 1969 la parution de cette publication.
14. Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent, 1969, pp. 13-14.

parce que les deux dernières compagnies mentionnées effectuent actuellement la très grande partie du trafic sur la Côte-Nord, nous n'examinerons donc que ces dernières.

i) Clarke Steamship Company Limited [15]

On peut dire sans crainte de se tromper que de 1921 à 1969, la compagnie Clarke assura l'essentiel des relations maritimes entre la Moyenne- et Basse-Côte-Nord (Sept-Iles - Lourdes-de-Blanc-Sablon) et l'amont du fleuve (Montréal - Québec - La Malbaie) de même qu'avec la péninsule gaspésienne à travers Rimouski.

Clarke Steamship Company Ltd. fut fondée en 1921 par les frères Clarke, déjà établis à Clarke City depuis le début du siècle. [16] Le but était de desservir régulièrement la Côte-Nord, particulièrement entre Sept-Iles et Lourdes-de-Blanc-Sablon, et aussi la partie nord de la péninsule gaspésienne. Les deux premiers navires (le North Shore et le Labrador) sont achetés en Angleterre et un troisième au Canada. Rapidement, le service s'étend aussi à Terre-Neuve assurant pour la première fois, une liaison régulière entre le Québec et le Dominion de l'époque. Vers 1930, elle opère un service d'hiver entre La Malbaie et les ports de la Côte-Nord jusqu'à Havre-Saint-Pierre. Avec les années, Clarke Steamship créa aussi

---

15. La plus grande partie des informations contenues dans cette partie du travail nous a été fournie par les autorités de cette compagnie.
16. Aux alentours de 1920, la pénurie de transports adéquats entre Québec et la Côte-Nord se faisait cruellement sentir. Aussi cette même année, Sir Georges Foster, ministre fédéral du Commerce de l'époque, proposa à la famille Clarke d'établir une ligne de navigation pour les riverains du golfe du Saint-Laurent, ligne subventionnée par l'Etat.

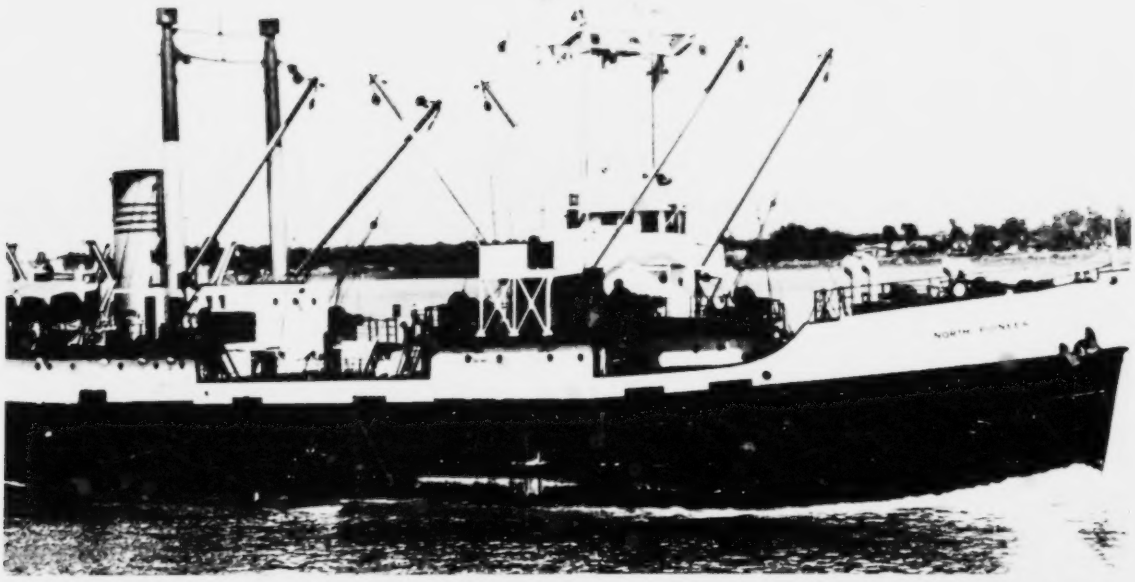
dans cette région d'autres services importants dont les traverses entre Saint-Siméon sur la rive nord du fleuve et Rivière-du-Loup sur la rive sud (La Traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon Ltée: M. V. Trans-St-Laurent) [18] et aussi entre les deux rives de l'embouchure du Saguenay (La Cie de Navigation Charlevoix-Saguenay Ltée: M.V. Saguenay en 1958 et M.V. Charlevoix en 1962). [19] Dans les Maritimes, le M. V. North Gaspé (Magdalen Islands Transportation Co. Ltd.) opère un service régulier de passagers et de fret entre Pictou (N.-E.), Souris et Charlottetown (I.-P.-E.), Amherst et Cap-aux-Meules, aux Iles-de-la-Madeleine. Avec la Chimo-Shipping Ltd., une compagnie de Terre-Neuve, elle forma la Chimo-Clarke Northern Services qui relient Montréal et Terre-Neuve au Labrador et à la baie d'Hudson.

Vers la Côte-Nord, Clarke opère durant la saison régulière de navigation, un service bi-hebdomadaire avec les deux navires M. V. North Voyageur et M.V. North Pioneer (Photo 36) au départ de Montréal et de Québec, et un départ hebdomadaire de Rimouski avec le M.V. Jean Brillant. [20] Depuis les années 1960, le service d'hiver se fait à partir du port québécois alors qu'auparavant, le point de départ était La Malbaie, quelque 90 milles en aval de Québec sur la rive nord du Saint-Laurent.

La Clarke Steamship nous a fourni quelques données globales concer-

---

18. Au cours de la saison régulière de navigation (15 avril - 8 janvier), ce navire opère de 3 à 4 traversées par jour (aller-retour) entre les deux points mentionnés. Il peut embarquer environ 450 passagers et 70 voitures. La traversée dure une heure et demie.
19. Ces deux navires circulent à l'année longue, nuit et jour, entre les deux rives du Saguenay. (Toutes les demi-heures). Ils peuvent embarquer quelque 27 automobiles et 200 passagers.
20. Ministère Fédéral des Transports, 1962, pp. 178 et 279.



Clarke Steamship Company

Photo 36 - Clarke Steamship Co.: le S.S. North Pioneer.

nant son trafic annuel de marchandises et de passagers sur la Côte-Nord. Nous les avons groupées dans le tableau 74.

Pour la période 1965-69, le trafic total de fret se situe entre 43,000 et 55,000 tonnes durant la saison d'été, auquel il faut ajouter de 5,000 à 10,000 tonnes pour la navigation d'hiver. Bien sûr, on est loin du million de tonnes que semble constituer actuellement le cabotage de marchandises générales sur la Côte-Nord. N'oublions pas cependant que mazout, essence, charbon et ciment constituent à eux seuls, plus de 80% du tonnage manutentionné. Or, essence et mazout arrivent par pétroliers, charbons par minéraliers et ciments par des navires conçus spécialement pour le

TABLEAU 74

Clarke Steamship Co.: trafic des passagers et des marchandises générales sur la Côte-Nord, 1964-69

Période		De Montréal-Québec		De Rimouski		De Québec		Total		
		Passagers	Fret	Passagers	Fret	Passagers	Fret	Passagers	Fret été	Fret hiver
été	1965	762	44,276	2,960	4,216	-	-	3,722	48,492	10,529
hiver	1964-65	-	-	-	-	-	10,529			
été	1966	823	40,490	3,914	3,398	-	-	4,737	43,888	9,534
hiver	1965-66	-	-	-	-	-	9,534			
été	1967	21	43,314	5,184	4,529	-	-	5,184	47,843	5,525
hiver	1966-67	-	-	-	-	-	5,525			
été	1968	-	50,938	4,887	3,738	-	-	4,887	54,676	4,885
hiver	1967-68	-	-	-	-	-	4,885			
été	1969	-	50,580	6,099	3,205	-	-	6,099	53,785	7,264
hiver	1968-69	-	-	-	-	-	7,264			

Source: Clarke Steamship Co. Ltd.

21. Service de passagers discontinué à partir de Montréal et Québec depuis 1967.

transport de cette denrée. La part véritablement réservée au fret général est donc beaucoup moins importante, à peu près 200,000 tonnes. Nous pensons que la Clarke transporte actuellement environ 30 à 35% de ce tonnage bien que cette proportion doit varier selon les années. Il est certain qu'avant les années 1960, cette dernière devait être plus importante.

La plus grande partie des marchandises origine de Montréal et de Québec, phénomène normal étant donné les relations étroites entre les deux régions. Nous n'avons pas pu obtenir la ventilation détaillée des marchandises transportées; cependant, nous référons le lecteur aux tableaux de la section du trafic en provenance et à destination de ports canadiens qui en donnent une idée assez précise.

Pour la même période, le trafic des passagers se situe entre 3,700 et 6,100 selon les années, ce qui est évidemment énorme dans le cas présent. Le plus grand nombre origine de Rimouski et à partir de 1967, entièrement de ce dernier endroit. [22] Nous n'avons pas de détails concernant le mouvement même de ces passagers mais nous savons qu'ils sont comptés à partir du nombre de billets vendus sur le navire (Jean Brillant en l'occurence), peu importe la distance pour laquelle il a été émis. Or, sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord, à part l'avion, le navire est encore la principale façon de se déplacer entre des centres plus ou moins éloignés. Le navire joue donc plus ou moins le rôle d'un "autobus" local. On l'emprunte pour se rendre au village voisin même s'il s'agit d'un voyage d'une couple d'heures. Nous ignorons aussi combien de passagers embarquent ou débarquent au terminus de Rimouski; cependant, la proportion doit

22. A l'automne de 1966, Clarke Steamship discontinue son service de passagers au départ de Montréal et de Québec, principalement à cause de la concurrence de plus en plus forte faite par l'avion.

être faible comparée à ceux qui demeurent dans les limites territoriales de la Moyenne et Basse-Côte-Nord.

Depuis les cinq ou six dernières années, la maison Clarke s'est lancée dans un programme général de diversification de ses activités. En 1965, elle établit un service de wagons en commun et de distribution des marchandises (Pool Car Division) avec des relais d'opérations dans les plus grandes villes du pays. Elle entretient actuellement un service quotidien de transport par camions (Express Service Inc.) vers le Saguenay - Lac-Saint-Jean et la Côte-Nord jusqu'à Sept-Iles, à partir de Montréal, Trois-Rivières et Québec. En 1967, elle s'installe sur le marché international avec la formation de Clarke Agencies, agent de plusieurs compagnies maritimes étrangères, avec des bureaux à Montréal, Toronto et Hamilton. Plus récemment, Clarke s'est jointe à la Compagnie Maritime Belge et à la Bristol City Line of Steamship Ltd. pour former un consortium, la Dart Containerline Company qui, en juillet 1969, établit un service de conteneurs entre Southampton et Anvers sur le vieux continent et Halifax, New York et Norfolk sur le nouveau. Le groupe actuel des sociétés Clarke est identifié sous le nom de Clarke Traffic Services dont Clarke Steamship Company Ltd. s'occupe toujours du service vers la Côte-Nord.

Il est très difficile de résumer en quelques paragraphes le rôle de la société Clarke sur la Côte-Nord au cours des cinquante dernières années. Par les divers services essentiels qu'elle a offerts, et qu'elle maintient toujours d'ailleurs, elle a fortement contribué à diminuer le fardeau de l'isolement traditionnel de cette région par rapport au reste

du Québec. Bien sûr, quelques abus ont pu être commis au fil des années étant donné le monopole quasi-total qui fut le sien pendant une très longue période de ces activités. Mais, dans l'ensemble, le bilan est sûrement positif et elle a rendu un immense service aux citoyens concernés.

ii) Agence Maritime Incorporée

Depuis le ler janvier 1970, Agence Maritime Inc. (Maritime Agency Inc.) est la compagnie chargée par les gouvernements fédéral et provincial, d'opérer officiellement le service de transport de marchandises et de passagers sur la Côte-Nord, service effectué auparavant par Clarke Steamship.

Agence Maritime fut créée le 20 avril 1950 avec un capital-actions de $100,000, porté à $350,000 en août 1965. C'est une société québécoise et sa flotte compte actuellement 9 navires dont plusieurs renforcés pour la navigation d'hiver. Environ 400 personnes sont à son emploi, y compris le personnel navigant, et le bureau-chef se situe dans le port de Québec.

A la suite de soumissions publiques, les gouvernements fédéral et provincial accordèrent à cette compagnie le contrat de transport de passagers et de marchandises sur la Côte-Nord pour une période de 5 ans, soit du ler janvier 1970 au 31 décembre 1974, contrat subventionné à raison d'un million de dollars par année ($5,000,000 au total). [23] Ceci mit

---

23. Cela principalement à cause du déficit qu'entraîne nécessairement un tel service, lequel est subventionné pour accorder des moyens de communications convenables à toute la population disséminée le long des côtes de ce territoire, de Sheldrake à Lourdes-de-Blanc-Sablon. Pour plusieurs villages, il n'y a que l'avion ou le navire pour les relier.

fin au monopole de près de 40 ans de la Clarke Steamship dans cette région. Le contrat prévoit, du premier avril au 15 décembre, un service hebdomadaire passagers-marchandises—aller-retour de Rimouski et Sept-Iles à Lourdes-de-Blanc-Sablon avec arrêts aux ports intermédiaires (M.V. Fort Mingan), [24] et un service marchandises de Montréal-Québec-Rimouski-Sept-Iles à Lourdes-de-Blanc-Sablon aussi avec arrêts aux ports intermédiaires (M. V. Fort Ramezay et M. V. Fort Lauzon). En hiver, on effectue seulement un service marchandises qui, du 15 décembre au ler février, comprend deux voyages par mois de Québec et ou de Rimouski à Sept-Iles et Lourdes-de-Blanc-Sablon y compris les ports intermédiaires; du ler février au 31 mars un service bi-mensuel de Québec et Rimouski à Sept-Iles vers Havre-Saint-Pierre avec arrêts à Rivière-au-Tonnerre et à Mingan.

Dans le secteur du fret, Agence Maritime est présente sur la Côte-Nord depuis bien avant l'actuel contrat. Entre autres choses, elle a participé au transport de matériaux nécessaires aux complexes hydro-électriques de Manicouagan (Manic 2, 3 et 5), Outardes et actuellement, des chutes Churchill de même qu'aux divers développements miniers de la péninsule y compris ceux de Falconbridge et d'Asbestos le long du détroit d'Hudson. Depuis 1958, elle assure un service régulier de fret entre Montréal, Québec, Baie-Comeau et Sept-Iles. Il ne nous est malheureusement pas possible de préciser par des chiffres le tonnage du cargo manutentionné par cette compagnie, nos questions étant demeurées sans réponse. Nous l'es-

---

24. Les ports intermédiaires sont Rivière-au-Tonnerre, Mingan, Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz, Natashquan, Kégaska, Romaine, Harrington, Tête-à-la-Baleine, Baie-des-Moutons, La Tabatière, Saint-Augustin et Rivière-Saint-Paul.

timons cependant au moins égal à celui de la Clarke et probablement supérieur étant donné ses nouvelles obligations.

L'important contrat obtenu par Agence Maritime concernant la Moyenne et Basse-Côte-Nord ne va pas sans lui causer quelques problèmes comme le démontrent certaines plaintes portées par les gens de la côte. [25] Le service de passagers, semble-t-il, laisse beaucoup à désirer: cabines peu nombreuses, nourriture de mauvaise qualité, prix élevés de cette nourriture ($3.14 pour le dîner ou le souper, $0.95 à $1.90 pour le déjeuner sans compter la taxe), propreté générale qui laisse à désirer, prix élevé du billet. On se plaint également que le touriste semble avoir la préférence par rapport au résident de la côte. Or, dit-on, subventionne-t-on un service de tourisme ou un service pour desservir les gens de cette région? En ce qui concerne le fret, on se plaint des retards, des marchandises avariées au point d'avoir à les jeter (denrées comestibles) et des distances trop grandes que doivent parcourir certaines d'entre elles lorsque le bateau ne peut s'arrêter à tel ou tel endroit.

Il appert cependant que la compagnie n'avait pas prévu le taux élevé de fréquentation du service de passagers par les gens de la côte, d'autant plus que ses navires n'étaient guère équipés pour les recevoir adéquatement. Au contraire, le navire Jean Brillant de la Clarke, malgré ses dimensions modestes, servait relativement bien ce but. Mais, Agence Mari-

---

25. Dionne, 1970, p. 9. Ibid, 1971, p. 2. Champagne, 1971, p. 26.

time fait, semble-t-il, de sérieux efforts pour corriger ces problèmes.[26] Au cours de l'hiver 1970-71, on a opéré des transformations sur le Mingan qui devrait permettre d'accueillir un plus grand nombre de passagers avec un service amélioré. Dès l'été 1970, elle avait mis au point un service de conteneurs afin d'assurer une plus grande sécurité de la marchandise et même a effectué des voyages plus fréquents que ceux prévus dans le contrat initial. Il ne fait pas de doute cependant que l'inexpérience de Agence Maritime dans le genre de services qu'elle doit maintenant effectuer sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord joue contre elle, face à une clientèle dont les exigences sont aujourd'hui aussi grandes que n'importe où au Québec.

Sur le plan quantitatif, les 5.4% que représente en 1971 le trafic de marchandises générales par rapport au trafic global de la Côte-Nord, compte relativement peu dans l'ensemble des activités maritimes de cette région. Sur d'autres plans cependant, il n'en demeure pas moins un témoin important de la croissance de cette partie du Québec.

Ses progrès sont surtout remarquables entre 1955 et 1960 alors qu'il fit plus que quadrupler; il dépasse actuellement le cap de 2,000,000 de tonnes. En principe, la très grande amélioration du système routier et

---

26. Pour tenter de minimiser la mauvaise publicité faite à la compagnie à la suite de divers incidents relatés dans les journaux québécois ces derniers mois, Agence Maritime publia dans l'édition du Soleil, samedi le 13 mars 1971 en page 2, une mise au point élaborée de la situation.

la généralisation des transports aériens auraient dû le restreindre considérablement, la Côte-Nord étant de moins en moins tributaire de la mer pour ses relations avec le reste du Québec. Tel n'est pas le cas cependant; c'est que des événements majeurs: construction de complexes hydro-électriques, érection d'importantes usines et création de gigantesques exploitations minières, en ont profondément modifié la structure tout en lui donnant un élan nouveau.

Ce nouvel élan a surtout profité aux ports de Baie-Comeau et de Sept-Iles qui, actuellement, canalisent plus de 75% du fret général destiné à la Côte-Nord dont les principaux éléments sont le mazout, l'essence, la bentonite, les charbons, les matériaux de construction et la machinerie de toute sorte. On peut penser qu'avant les années 1950, les denrées alimentaires devaient jouer un rôle beaucoup plus important bien que nous n'ayons pas de données précises à ce sujet. La ventilation actuelle du trafic traduit bien cependant la prédominance des besoins industriels régionaux.

Ceci vaut surtout pour la Haute-Côte-Nord; en Moyenne et Basse-Côte-Nord, la situation n'a guère changé malgré une amélioration sensible des transports aériens. Le navire demeure toujours le principal moyen de communication entre cette région et le reste du Québec et entre les villages de la côte.

Autrefois, le cabotage dans cette partie du fleuve était assuré par une foule de petits navires mais, pour toutes sortes de raisons, leur nombre a considérablement diminué depuis les vingt dernières années. C'est

certainement la compagnie Clarke qui, par les nombreux services qu'elle y a maintenus pendant plus de 40 ans, s'est le mieux identifiée au progrès de cette région. Aujourd'hui, cette dernière effectue toujours une partie importante du cabotage. Depuis 1970, Agence Maritime de Québec est officiellement chargée de maintenir les services essentiels entre la Moyenne et Basse-Côte-Nord et la partie amont du fleuve y compris la Gaspésie.

Par ailleurs, il est actuellement question d'une traverse ferroviaire entre Sept-Iles ou Port-Cartier et un point de la rive sud, Rimouski ou Matane. La réalisation de ce projet pourrait sans doute sonner le glas de plusieurs caboteurs qui fréquentent particulièrement les ports de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles. Mais, tant que la route 15 ne sera pas prolongée au-delà de la Moisie, la Moyenne et Basse-Côte-Nord devra être desservie par navires, ce qui leur laisse un moment de répit. Il ne faudrait pas oublier cependant que la clientèle de la Moyenne et Basse-Côte-Nord est de plus en plus difficile et qu'elle n'accepte plus les expédients d'autrefois. Seuls, les organismes capables d'offrir des services adéquats à l'exemple de Clarke et d'Agence Maritime, ont des chances d'y oeuvrer efficacement, à l'avantage des uns et des autres.

La place de choix qu'elle occupe actuellement dans l'économie québécoise, la Côte-Nord le doit à l'exploitation des ressources naturelles qui existent dans la région. Le manque de transformation sur place engendre un ensemble d'activités maritimes dont les ramifications atteignent presque toutes les parties du globe. Ces activités maritimes vont continuer d'être en relations directes avec l'exploitation des ressources et, aussi, avec les progrès, plus ou moins rapides, des infrastructures régionales.

Le secteur des pêches ne semble pas devoir se renouveler dans un avenir rapproché. Les solutions mises de l'avant par le gouvernement du Québec en ce domaine ont, finalement, donné peu de résultats. L'amélioration des moyens de communications qui permet aux gens de quitter plus facilement les centres de pêches, les bas revenus tirés de cette activité, l'augmentation des coûts d'opérations et aussi, le conservatisme d'une population encore très homogène, ne sont que les principales raisons de cette situation. D'une façon générale, la morue continuera d'être la principale espèce recherchée, le volume compensant pour la valeur, avec une attention spéciale aux molusques et crustacés à condition que leur haute valeur marchande se maintienne. Quant à la chasse au loup-marin, son avenir demeure incertain étant donné la propagande défavorable qui a actuellement cours en ce domaine.

Les trafics maritimes découlant de l'exploitation forestière vont demeurer étroitement liés à l'industrie québécoise des pâtes et papiers. Si l'on se fie aux augmentations des dernières années, les expéditions an-

nuelles de bois à pâte se situeront probablement aux alentours de 2,000,000 de tonnes à la fin de la décennie 70, une augmentation d'environ 25%. La création d'une usine de pâtes chimiques à Port-Cartier va donner un regain de vie au trafic de pâte de bois, presque totalement disparu depuis la fermeture du moulin de Clarke City. La société Rayonnier prévoit expédier vers l'Europe, à partir de 1974, quelque 260,000 tonnes par année de pâtes chimiques. Enfin, l'addition d'une quatrième machine à papier au moulin de Baie-Comeau va hausser sa capacité annuelle de quelque 170,000 tonnes ce qui situera les expéditions aux alentours du demi-million de tonnes par année. Baie-Comeau devrait ainsi accroître considérablement son avance par rapport aux autres ports du Québec dans ce dernier trafic.

Le secteur minier continuera d'être le principal générateur d'activités maritimes sur la Côte-Nord. Les importants contrats passés récemment entre les compagnies minières et les clients d'outre-mer, vont obliger les premières à hausser considérablement leur capacité de production. Pour faire face à ces nouvelles obligations, des investissements majeurs sont actuellement en cours à Sept-Iles, Labrador City et au mont Wright. Avec l'accroissement normal des activités à Havre-Saint-Pierre, le trafic global du minerai de fer devrait se situer entre 50 et 60 millions de tonnes par année vers 1980. C'est dire la proéminence de ce trafic particulier sur la Côte-Nord. Actuellement, il représente environ 90% du trafic maritime régional, écart qui s'agrandira probablement dans les années à venir. La plus grande partie du minerai est destinée aux pays étrangers et les ententes récentes vont accentuer ce phénomène. L'érection de l'aciérie québécoise diminuera de quelque peu cette saignée de ressource mais la

conjoncture internationale et sans doute le manque de capitaux, en ralentissent la réalisation.

Dans le domaine céréalier, les prévisions sont plus difficiles à établir étant donné l'incertitude du marché international. Mais l'Europe et particulièrement l'Union Soviétique, demeure l'un des principaux clients du Canada et des Etats-Unis; dans cette optique, Baie-Comeau et Port-Cartier sont bien situés pour le transitage de cette denrée. Les facilités d'entreposage, la disponibilité de ports en eau profonde et les possibilités d'expéditions à l'année longue, sont de précieux avantages dans le contexte actuel. On ne peut nier cependant que les conditions du marché ont été profondément modifiées ces dernières années par les nouvelles techniques utilisées dans la culture des céréales et par la hausse constante des coûts de production dans les pays exportateurs. L'Amérique du Nord est durement touchée par ces deux variables. Nul doute qu'elles ne sont pas étrangères au retard des projets de Bunge Corporation et Continental Grain à Sept-Iles.

Le cabotage de marchandises générales sur la Côte-Nord date probablement de ses origines et certainement, a été l'un des agents qui ont le plus contribué à son développement. Ce rôle était d'autant plus important que jusqu'aux dernières années, la plus grande partie de la région manquait littéralement de véritables moyens de communications et devait compter avec le cabotage pour une forte proportion de ses approvisionements. Depuis une dizaines d'années, des améliorations importantes ont été apportées en ce domaine, du moins jusqu'à Sept-Iles, ce qui a eu pour effet de réduire considérablement son rôle dans cette partie du territoire.

Les investissements majeurs faits dans l'hinterland et sur la côte depuis 1950, lui ont accordé un certain répit dont les bénéficiaires furent surtout les ports de Baie-Comeau et de Sept-Iles. Pour la Moyenne et Basse-Côte-Nord, le cabotage demeure toujours le principal cordon ombilical avec le reste du Québec. Bientôt cependant, la route 15 va pousser jusqu'à Natashquan réduisant encore les besoins régionaux pour ce mode de transport. Par ailleurs, le projet de création d'une traverse ferroviaire entre les deux rives du fleuve pourrait aussi mettre fin aux activités de plusieurs petits navires qui fréquentent régulièrement les principaux ports de la côte.

Ainsi, la mise en valeur des ressources naturelles associée à certaines déficiences au niveau des infrastructures routières et au faible développement de l'industrie manufacturière régionale, ont fait de la Côte-Nord une région où les activités maritimes jouent un rôle prépondérant. Mais, ce sont des ports profondément spécialisés, voués surtout à l'exportation des ressources et dont la santé est finalement conditionnée par un ensemble de facteurs sur lesquels le Québec a fort peu d'emprise. Tant que les ressources demeureront abondantes et que le marché mondial s'y prêtera, les principaux ports de la Côte-Nord connaîtront sans doute une activité intense. Cette absence de diversification du trafic les place par ailleurs dans une position inconfortable face aux revers toujours possibles des activités concernées. Nous n'osons pas penser ce qu'il adviendrait de Sept-Iles et Port-Cartier s'il s'avérait plus rentable d'importer vers les Etats-Unis, les riches minerais de fer d'Australie ou de l'Afrique.

TROISIEME PARTIE

UN ESPACE EN VOIE D'INTEGRATION

Après avoir étudié comment l'exploitation des richesses naturelles de la Côte-Nord a fait de cette région l'un des principaux foyers maritimes du pays, nous allons maintenant montrer que, grâce à l'ensemble de ces activités, la Côte-Nord devient peu à peu un pays en voie d'intégration.

Bien que le littoral de la Côte-Nord ait été fréquenté depuis des siècles par des pêcheurs et des chasseurs, la véritable occupation sédentaire date à peine d'un siècle. C'est à partir de 1850 environ que s'installent définitivement dans la partie orientale ses premiers résidents (des pêcheurs) tandis que de petites scieries apparaissent entre Tadoussac et Sept-Iles.

Depuis le début du siècle, la croissance démographique a enregistré plusieurs poussées qui ont particulièrement affecté le secteur occidental de la Côte-Nord. Les plus importantes sont le résultat de l'exploitation plus ou moins intensive des ressources naturelles, caractérisée par le développement des ports à bois et à pâte, la création du complexe industriel et portuaire de Baie-Comeau et l'apparition des ports miniers.

La partie orientale de la Côte-Nord est cependant demeurée presque totalement en dehors du renouveau économique et, à l'exception de Havre-Saint-Pierre, les activités principales sont toujours limitées au domaine

de la pêche. Mais, elle dispose d'un potentiel énorme notamment sur le plan forestier. L'absence de moyens de communications terrestres constitue probablement le handicap majeur.

L'économie générale de la Côte-Nord est presque entièrement liée à l'exploitation des ressources naturelles. Même si elles sont abondantes, cette situation n'est pas sans créer certaines inquiétudes sur l'avenir des principales activités régionales.

CHAPITRE I

LA NAISSANCE DES PORTS A BOIS ET A PÂTE

L'immensité et la qualité des vastes ressources forestières de la Côte-Nord eurent tôt fait d'attirer l'attention. Ce territoire est divisé en bassins hydrographiques, drainés par des cours d'eau puissants, dont le débit se prête bien au flottage du bois. C'est ainsi que leur embouchure est devenue, dans plusieurs cas, un site d'expédition du bois.

La coupe du bois dans cette région a débuté vers le milieu du siècle dernier. En 1845, John Forrest installe une scierie au Sault-aux-Cochons, aujourd'hui Forestville. [1] Le recensement de 1851 indique que les plus grosses scieries hydrauliques en aval de Québec se situent à Tadoussac et aux Bergeronnes: elles emploient plus de 100 personnes. Il n'est pas encore question de bois à pâte; on produit surtout du bois de chauffage et du bois d'oeuvre. Dès 1860, Price s'installe à l'embouchure du Saguenay et ouvre d'importants chantiers sur la Sault-aux-Cochons, au-delà de Sainte-Anne-de-Portneuf et même sur la Laval. En 1880, Forestville compte déjà 40 maisons. [2] Vers 1875, la première scierie à vapeur est créée sur la rive droite de la Bersimis; en 1883, des hommes d'affaires québécois en installent une autre à l'embouchure de la Pentecôte d'où l'on expédie du bois vers l'Angleterre, l'Irlande et le Portugal. D'autres scie-

---

1. Biays, 1964, p. 475.
2. Blanchard, 1935, p. 290.

ries naissent à l'embouchure de la Manicouagan, au dépôt de Saint-Nicolas, aux Islets-de-Mai et à l'embouchure de la Sainte-Marguerite. [3]

A partir de 1900, la demande de bois (pitoune) utilisée pour la fabrication du papier, croît rapidement. Les anciennes scieries sont alors peu à peu délaissées ou transformées en usines d'écorçage des billes, prêtes à être livrées aux papeteries. L'industrie change rapidement de forme. Des capitalistes canadiens-anglais, américains et anglais rachètent les entreprises pour en faire de vastes sociétés ce qui crée de nouvelles bases d'opérations et d'expéditions. En 1906, la société St. Maurice Lumber Company - devenue la Canadian International Paper Company en 1925 - acquiert des concessions forestières le long de la Pentecôte, destinées à satisfaire ses besoins accrus de matières premières, particulièrement après 1920 lorsque sera terminée sa papeterie de Trois-Rivières. A Forestville, Price oriente peu à peu ses activités vers l'abattage du bois à pâte: en 1937, il vend ses droits de coupe [4] à l'Anglo Canadian Pulp and Paper Mills qui vient de terminer, à Limoilou, la construction d'un moulin à pâtes et papiers. Les besoins de cette usine feront de Forestville, dès 1942, le plus gros fournisseur de bois à pâte sur la Côte-Nord. Depuis 1951-52, Forestville est aussi devenue la base des opérations entreprises par l'Hydro-Québec sur la Bersimis et est le point de départ de la route vers Labrieville.

---

3. Blanchard, 1935, p. 291.
4. Entretemps, les frères Price s'étaient solidement implantés dans les régions forestières vierges du Haut-Saguenay.

A côté des anciennes scieries disparues ou transformées en installations modernes pour le chargement de bois à pâte, sont apparus de nouveaux ports d'expéditions créés de toutes pièces: Godbout, Franquelin, Baie-Trinité, Shelter Bay et Clarke City.

Godbout est devenu un centre d'expéditions aux alentours de 1930 alors que la St. Regis Paper acquit des concessions forestières le long de la Godbout. Le bois coupé est exporté vers la côte atlantique américaine. Shelter Bay et Franquelin doivent leur existence à l'Ontario Paper Company de Thorold en Ontario. [5] Les travaux débutent en 1916 à l'embouchure de la rivière aux Rochers et, au cours des années suivantes, on y construit un quai, une usine de débitage et d'écorçage et des bâtiments pour loger le personnel. Les expéditions vers Thorold commencent en 1921. L'année précédente, l'Ontario Paper s'était portée acquéreur d'une petite entreprise fondée en 1918 à l'embouchure de la Franquelin et aménage une nouvelle base d'opérations forestières.

A Clarke City, on ne se contente pas d'expédier le bois. La Gulf Pulp and Paper y entreprend, dès 1910, la construction d'une usine de pâte à papier (pâte mécanique) qui, lorsqu'elle cessa ses opérations en

---

5. C'est en décembre 1915 que le colonel Robert B. McCormick, éditeur du Chicago Tribune, visita la Côte-Nord du Saint-Laurent à la recherche d'une source d'approvisionnement en matières premières pour son journal. Il obtient alors, au nom de l'Ontario Paper, une première concession forestière dans les environs de Shelter Bay. Cependant, les premières coupes n'y seront effectuées que 6 ans plus tard, à l'automne de 1921. En janvier 1920, on acquiert la concession de la Franquelin et en janvier 1923, celles de la Manicouagan. Milestones of Our Company, 1963, p. 23. Wiegman, 1953, p. 31.

1967, employait quelque 175 personnes avec une production de 40,000 à 50,000 tonnes de pâte par année. En outre, on y aménagea des installations portuaires et une série d'habitations destinées au personnel de l'usine. A sa fermeture, la population de Clarke City était d'environ 800 âmes. Depuis, le territoire de cette ville a été annexé par la municipalité de Sept-Iles. [6]

Enfin, depuis 1936, la compagnie St. Lawrence Corporation (Domtar) effectue à partir de Baie-Trinité, des expéditions de bois à pâte vers son moulin de Trois-Rivières. Les quantités ont toujours été inférieures à 40,000 tonnes par année et sont en régression.

Dans l'ensemble, on est en face de deux types d'opérations: une transformation industrielle plus ou moins poussée qui n'existe pas partout, et une opération de transport qui consiste à charger la marchandise sur les navires à l'état de rondins écorcés, de bois sciés ou de rondins bruts. Ce que disait Raoul Blanchard sur le phénomène en 1935 est, en définitive, encore très valable: "d'un côté le travail du moulin, de l'autre le chargement de bateaux qu'on appelle le shipage". [7]

Mais, depuis les années 1960, la situation change rapidement. Plusieurs petits exploitants ont été obligés de rendre à l'Etat les territoires concédés, étant dans l'impossibilité de respecter les clauses initia-

---

6. En vertu de l'Arrêté en Conseil No 443, du 4 février 1970, tout le territoire de Clarke City a été annexé par la municipalité de Sept-Iles.
7. Blanchard, 1935, p. 295.

les du contrat d'acquisition, ou dans l'impossibilité de vendre leur produit aux grandes sociétés forestières qui, actuellement, concentrent entre leurs mains la presque totalité des coupes effectuées dans cette région. L'abattage lui-même a été transformé ces dernières années avec la mécanisation très poussée introduite au prix de coûteux investissements. Il en est ainsi des moyens de transports maritimes qui ont aussi subi des changements profonds: on utilise des navires de plus en plus grands pour réduire les frais de transport et même des barges touées à l'exemple de l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills entre Forestville et Québec.

Toutes ces raisons poussent les compagnies exploitantes à concentrer leurs expéditions en certains points de la côte, plus favorables que d'autres. En 1960, quatorze ports enregistraient des expéditions (Grandes-Bergeronnes, Sault-au-Mouton, Les Escoumins, Sainte-Anne-de-Portneuf, Forestville, Bersimis, Baie-Comeau, Pentecôte, Pointe-Aux-Anglais, Baie-Trinité, Godbout, Port-Cartier, Shelter Bay et Sept-Iles: onze ans plus tard, leur nombre est réduit à 5: Les Escoumins (Consolidated-Bathurst), Forestville (Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills), Baie-Comeau (Quebec North Shore Paper), Pentecôte (Compagnie Internationale de Papier) et Port-Cartier. Il se peut que leur nombre soit encore réduit d'ici quelques années bien que, dans l'ensemble, les quantités de bois expédié tendent à augmenter. Par ailleurs, la concentration des expéditions en quelques endroits choisis se continuera sans doute compte tenu des nouvelles techniques de transport maritime et aussi de l'amélioration des voies de pénétration dans l'arrière-pays forestier.

CHAPITRE II

LA CREATION DU COMPLEXE INDUSTRIEL ET PORTUAIRE DE BAIE-COMEAU

Nous avons vu auparavant qu'entre 1915 et 1920, la compagnie Ontario Paper avait acquis des concessions forestières à proximité de Franquelin et de Shelter Bay, dans le but d'approvisionner son moulin à papier de Thorold. Déjà cependant, elle songeait à établir sur la Côte-Nord même un second moulin, capable de combler son déficit annuel de papier journal. Dans ce but, elle acquiert en 1923 sur la Côte-Nord, de nouvelles concessions forestières à l'intérieur du bassin de la Toulnoustouc, complétées plus tard par des limites dans ceux de la Manicouagan, Pistuakanis, Aux Rochers et Aux Anglais. Selon les termes du contrat signé avec le gouvernement provincial, la compagnie devait non seulement acquitter les redevances annuelles, mais contruire aussi une centrale électrique sur la rivière Aux Outardes et un moulin à pulpe utilisant l'énergie produite. Le tout devait favoriser l'amélioration des conditions de vie dans cette région par l'exploitation et la transformation sur place des ressources naturelles. Dans cette optique, on assiste d'abord à la naissance d'une industrie papetière depuis 1936 à laquelle est venue s'ajouter, en 1956, une industrie sidérurgique et finalement, depuis 1959, un organisme de transit céréalier.

1- L'installation de la Quebec North Shore Paper à Baie-Comeau

L'installation de la Quebec North Shore Paper à Baie-Comeau est une

longue histoire dont nous ne retracerons ici que les grandes lignes. [1]

Quebec North Shore Paper Company Limited est une filiale à part entière de The Ontario Paper Company Limited, dont la maison-mère est la société The Tribune Company de Chicago. Tribune Company publie les quotidiens américains The Chicago Tribune, The New York News, The Chicago's American, The American Fort Lauderdale News, The Pompano Beach Sun-Sentinel, The Orlando Star et The Orlando Sentinel. Ontario Paper fut spécialement créée (incorporée le 29 février 1912 en Ontario) dans le but d'approvisionner en papier journal les deux premiers journaux qui sont les plus importants. Le foyer majeur de ses activités se situe à Thorold (sur la rive nord du lac Ontario) où elle exploite un moulin produisant annuellement quelque 220,000 tonnes de papier journal ainsi qu'un certain nombre de sous-produits. Aujourd'hui presque tout le papier journal produit dans cette usine est destiné au Tribune de Chicago.

Depuis 1915, les gens de l'Ontario Paper étaient présents sur la Côte-Nord. Ce n'est cependant pas avant 1936 que fut finalement prise la décision de construire une papeterie à Baie-Comeau. Plusieurs facteurs avaient influencé le colonel McCormick, alors président de l'Ontario Paper, face à cette grave décision. En vertu du bail sur sa concession forestière de la Manicouagan, acquise le 30 janvier 1923, la compagnie était obligée de construire un moulin à pâte avant le 30 juillet 1937. Par ailleurs, le gouvernement du Québec avait demandé à cette dernière de compléter

---

1. A ce sujet, il faut surtout consulter l'ouvrage de Weigman cité auparavant.

son projet hydro-électrique de la rivière Aux Outardes (commencé dans l'hiver 1925-26), ou d'acheter une centrale déjà en opération. [2] Après 1932, la consommation en papier journal du Chicago Tribune et du New York News s'était accrue considérablement de sorte qu'en 1934, le moulin de Thorold ne fournissait déjà plus que 56.8% du papier nécessaire. Il était clair que le Chicago Tribune pourvait maintenant absorber à lui seul la production de Thorold et qu'un autre moulin devait être construit. Deux autres facteurs influencèrent aussi la décision: la conviction du colonel McCormick que le prix de la tonne de papier journal, alors à son plus bas ($40), allait bientôt remonter et que, dans les années à venir, les coûts de construction et d'équipement augmenteraient d'une façon considérable, étant donné les efforts déployés par l'administration Roosevelt pour provoquer l'inflation. Plus le projet retarderait, plus il serait dispendieux. [3]

C'est avec l'ouvertute de la navigation, au printemps de 1936, que débutèrent les travaux de construction. L'ensemble du projet (site de l'usine, la ville et le barrage hydro-électrique) s'étendait sur un parterre de vingt milles de long par quatre de large. La grande priorité était cependant l'agrandissement du quai construit par l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills et le gouvernement fédéral dans les années 1920. De larges espaces devaient être disponibles pour décharger les nombreux

---

2. Bien que la décision finale de construire un moulin à Baie-Comeau n'ait été prise qu'en 1936, l'Ontario Paper avait déjà, au cours de l'hiver 1925-26, commencé à aménager une centrale hydro-électrique sur la rivière Aux Outardes.
3. Wiegman, 1953, pp. 154-5.

matériaux de construction et d'équipement lourd, nécessaires à la mise en route du chantier. Le quai fut allongé jusqu'à ce qu'il atteigne un demi-mille de long avec une profondeur minimum de 27 pieds (8.3 m). (Figure 45). Le tout fut terminé le premier août et les monte-charges purent commencer à charger les wagons de la nouvelle voie ferrée. (Photos 37 et 38).

Grâce à la progression rapide du chantier, certains ouvrages essentiels tels l'atelier de réparations, les bureaux de la compagnie et le chemin entre Baie-Comeau et le barrage de la chute Aux Outardes (14 milles), furent complétés dès la première année. Le 24 décembre 1937, la première machine à papier entrait en opération et la seconde, le 24 janvier 1938. Le moulin fut officiellement ouvert le 11 juin 1938. Au sommet des opérations, quelque 3,000 hommes étaient sur le chantier de construction auxquels s'ajoutaient plus de 2,000 forestiers. [4] (Photos 39 et 40).

Au printemps de la même année, le gouvernement du Québec changea et, pour se conformer aux directives de la nouvelle administration, l'Ontario Paper Company constitua une nouvelle compagnie à charte québécoise sous le nom de Quebec North Shore Paper Company Limited, transportant à cette dernière, tous ses actifs et entreprises dans la Province. Par ailleurs, elle fut aussi requise de payer un droit de $50 le mille carré pour toutes les concessions québécoises ainsi transportées. [5]

Les deux premières machines à papier avaient été conçues pour tour-

---

4. Wiegman, 1953, pp. 188-9.
5. Q.N.S.P., 1941, p. 11.

J. Harvey

Photo 37 - Baie-Comeau. Quai du Ministère fédéral des Transports, long au total de 2,284 pieds (703 m). Une partie est louée par la Q.N.S.P. pour l'expédition de son papier journal.

ner à 1,500 pieds-minute mais, des améliorations et modifications subséquentes, permirent d'augmenter leur vitesse à 2,000 pieds-minute. En 1963, on procéda à l'installation de la troisième machine qui tourne à quelque 2,500 pieds-minute (l'une des plus rapides du monde) avec une vitesse maximale de 3,000 pieds-minute. [6] Cette machine produit 15 tonnes de papier journal à l'heure ou 350 tonnes par jour (400 rouleaux de papier journal). Le moulin augmenta ainsi sa production de 50% passant de 180,000 tonnes à 360,000 annuellement. La construction d'un édifice de 70 pieds (21.5 m) de haut et 485 (149.2 m) de long fut nécessaire pour loger la nouvelle machine. L'installation de cette machine, ajoutée à l'ag-

6. Pulp and Paper News, 1969, p. 17.

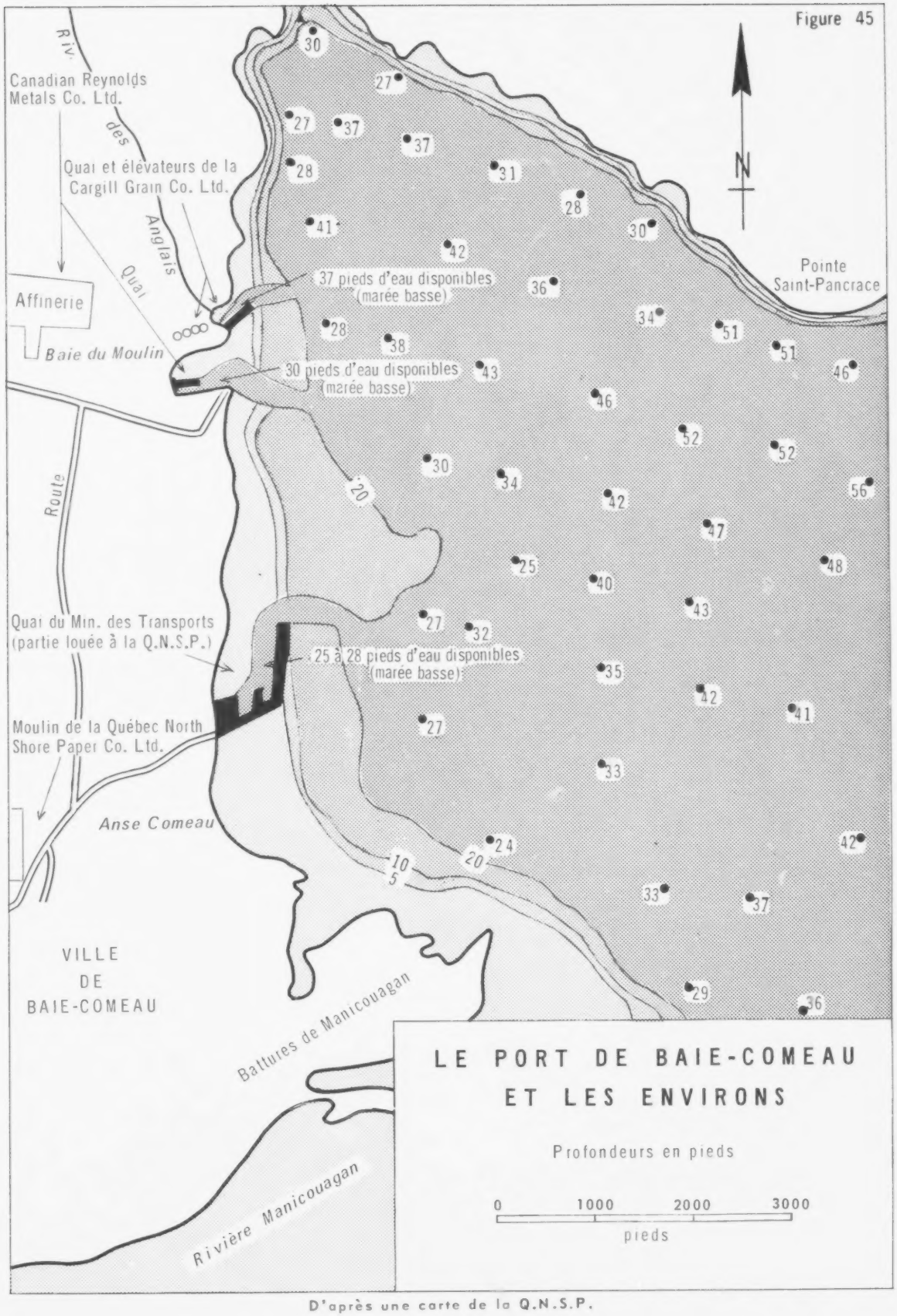
J. Harvey

Photo 38 - Baie-Comeau. Quai de l'Hydro-Québec dont une partie est occupée par les installations pour chargement de bois à pâte de la Q.N.S.P.

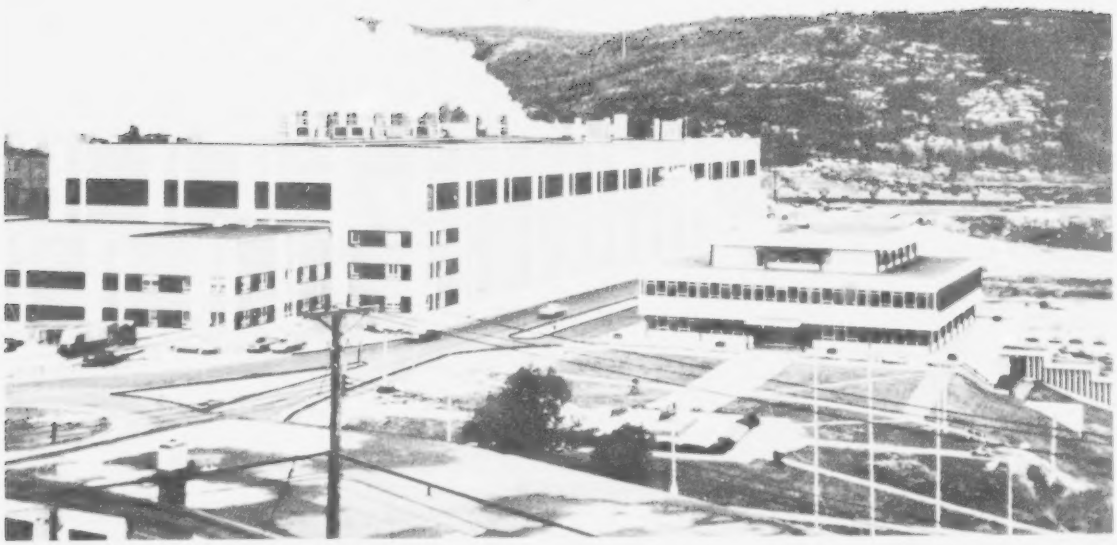
grandissement des installations pour la production de la pâte mécanique et de la pâte chimique, représente une mise de fonds d'environ $20 millions.

En juillet 1968, M. Robert M. Schmon, président de la Q.N.S.P., annonçait une expansion de $54,000,000 incluant l'installation d'une quatrième machine à papier, qui a porté la capacité totale du moulin de Baie-Comeau à 550,000 tonnes par année de papier journal. En temps normal, le personnel administratif comprend environ 350 employés, celui du moulin 1,200 et les opérations forestières 1,000.

Figure 45



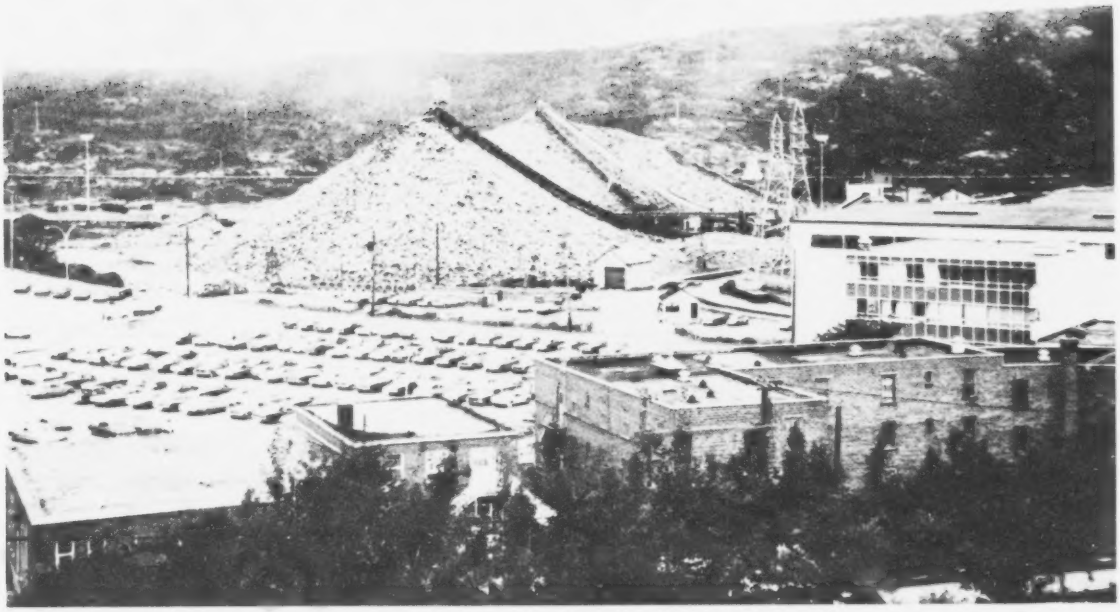
D'après une carte de la Q.N.S.P.



J. Harvey

Photo 39 - Baie-Comeau: partie frontale de l'usine à papier journal de la Q.N.S.P. En face, l'édifice administratif.

Nous avons vu auparavant que la Q.N.S.P. avait dû compléter un premier barrage hydro-électrique sur la rivière aux Outardes à l'automne de 1936, développant quelque 80,000 chevaux-vapeur. Cela ne pouvait suffire aux besoins grandissants du moulin à papier journal et, en général, de l'industrie naissante dans ce secteur. Le 10 mars 1949, la compagnie acquiert les droits d'aménagement des premières chutes de la Manicouagan. Elle incorpore une nouvelle compagnie, la Manicouagan Power Company, qui procède à l'aménagement de ces chutes (phase 1), obtenant ainsi une réserve de pouvoir hydro-électrique pour l'ensemble de la région (décembre 1952). En juin 1958, M.P.C. complète le stage 2 de l'usine portant la puissance à 280,000 chevaux. Un second agrandissement du projet complè-



J. Harvey

Photo 40 - Baie-Comeau: amoncellements de bois à pâte derrière l'usine de la Q.N.S.P., destiné à la fabrication du papier journal.

te en 1967 le stage 3, portant la puissance à 496,250 kilowatts (692,400 chevaux).[7]

Une filiale d'Ontario Paper, la Quebec & Ontario Transportation Company Limited,[8] exploite une flotte qu'elle utilise pour le transport des matières premières au moulin de Thorold et des produits finis vers les Etats-Unis. Si nécessaire, la compagnie loue un bateau additionnel pour le transport du bois à pâte et du papier journal. Environ 250 personnes

---

7. Ce barrage hydro-électrique est connu sous le nom de "Barrage McCormick" ou d'une appellation plus récente, Manic 1.
8. Cette compagnie fut incorporée le 22 janvier 1914 sous le nom de The Ontario Transportation and Pulp Company et, ce n'est qu'en 1928, que l'on adopta le nom actuel.

constituent les membres d'équipage et 15, le personnel de bureau. Les navires sont le M.S. Tribune, S.S. Manitoulin, M.S. Pic River, M.S. Black River, M.S. Col. R.R. McCormick et le M.S. J.M. Patterson. Ils jaugent entre 2,000 et 8,000 tonneaux. [9]

Dès 1936, la Q.N.S.P. avait constitué la Baie-Comeau Company afin d'amorcer une politique efficace de construction de logements. On vendit des lots de terrain à des particuliers qui devenaient ainsi propriétaires de leur maison. La B.-C.C. construisit aussi elle-même des maisons, soit pour les louer aux employés de l'usine, soit pour les revendre. Au total, de 1936 à 1956, 702 habitations furent édifiées. Après 1956, la Baie-Comeau Company n'a plus effectué de constructions domiciliaires et, peu à peu, elle a vendu à des particuliers la plupart des maisons dont elle était encore la propriétaire.

Les aménagements hydro-électriques que la compagnie Manicouagan Power avait réalisés sur la Manicouagan, allaient bientôt attirer à Baie-Comeau, un autre type d'industrie marquant une seconde étape dans la croissance industrielle de cette ville.

2- Une industrie sidérurgique: la Société Canadienne des Métaux Reynolds Ltée (Canadian Reynolds Metals Co. Ltd.) [10]

Les surplus d'énergie disponible depuis 1956 appelait l'installation d'une industrie, consommatrice de grandes quantités d'électricité à bon marché, telle que l'affinage de l'aluminium.

---

9. Le Papetier, 1965, p. 8. Pulp and Paper of Canada.
10. Anciennement, la Canadian British Aluminium Co. Ltd.

Désireuse d'accroître sa production mondiale d'aluminium, la British Aluminium Company d'Angleterre arrêta son choix sur un terrain de Baie-Comeau dans le but d'y construire une nouvelle aluminerie. Ce site avait plusieurs avantages: disponibilités d'énergie hydro-électrique et possibilité d'augmenter rapidement celle qui existe déjà, [11] conditions propices à l'aménagement d'un quai en eau profonde en définitive peu gêné par le gel hivernal, existence d'une ville moderne, d'un port, d'un aéroport et d'une route reliant le secteur à la ville de Québec et, disponibilité de main-d'oeuvre dont une bonne partie n'avait qu'un travail saisonnier.

En octobre 1955, les sociétés British Aluminium et Quebec North Shore Paper s'entendent pour former conjointement une nouvelle compagnie, la Canadian British Aluminium Co. Ltd. dont 60% du capital-actions était détenu par British Aluminium et 40% par Quebec North Shore Paper. La nouvelle société devait entreprendre le plus tôt possible à Baie-Comeau, la construction d'une aluminerie destinée à la production et à la vente de l'aluminium. L'ensemble du projet - estimé à $130,000,000 - comprenait l'édification d'une affinerie, le creusement d'un port et un important programme de construction domiciliaire. Les plans originaux de la C.B.A. prévoyaient l'établissement du complexe en 4 parties (ligne de fours), chacune assurant une capacité annuelle de 45,000 tonnes courtes d'aluminium et divers autres produits connexes.

---

11. Non seulement on pouvait compter sur les surplus en énergie du barrage McCormick mais, un accord avec l'Hydro-Québec permit de prendre une option sur les futurs aménagements de la Bersimis.

Du printemps 1956 à l'hiver 1957-58, plus de 3,000 hommes participèrent aux travaux de construction, déplaçant quelque 100,000 mètres cubes de terre et faisant sauter 1,000,000 de tonnes de roc. On construisit, au nord du vieux Baie-Comeau, un ensemble comprenant un port de déchargement de l'alumine en poudre, un convoyeur-aspirateur pour l'emmagasiner dans les silos, une fabrique de carbone, [12] huit lignes de 48 fours chacune, des transformateurs et redresseurs de courant et une usine de réparations. L'acier fut importé d'Ecosse, le ciment et les redresseurs d'Angleterre, le matériel de levage de France, le convoyeur d'Allemagne et d'autres appareils d'Italie et des Etats-Unis. [13]

La construction du quai fut adjugée à Sir Robert MacAlpine & Sons (Canada) Ltd. Il s'agissait de construire un rempart de 3,000 pieds (923.1 m) de long en pilotis d'acier avec environ 400,000 verges cubes de remplissage, assez vaste pour permettre simultanément le chargement et le déchargement de trois minéraliers de 10,000 tonneaux chacun. A la fin de 1957, il était en opération. Ces installations sont prévues pour recevoir un demi-million de tonnes de matières premières par année et charger 180,000 tonnes de métal pour expédition. On y trouve six silos pour l'entreposage hivernal de l'alumine, chacun mesurant 65 pieds (20 m) de diamètre et 100 pieds (30.7 m) de hauteur avec une capacité de 8,500 tonnes. Un septième silo, pourvu de sorties, remplit les véhicules qui alimentent les cuves en alumine. Le taux de déchargement peut être augmenté jusqu'à 500 tonnes à l'heure.

---

12. A cause de la température élevée des fondants et du métal, il faut isoler et protéger le coffre d'acier renfermant la cathode, à l'aide d'abord de briques réfractaires, puis d'une couche de carbone cuit et d'un pisé de carbone qui scelle le bain. Informations fournies par la S.C.M.R.
13. L'Ingénieur, 1958, pp. 30-32.

La ligne 1 entre en production au mois de décembre 1957 et la ligne 2, en octobre 1958. L'usine fonctionne à pleine capacité depuis avril 1959. Normalement, la ligne 3 - coût estimé à $36,000,000 - aurait dû être opérationnelle depuis le mois de juillet 1965 mais, les conditions du marché et l'excédent de production retardèrent indéfiniment le projet. A la place, il fut décidé d'améliorer le rendement des deux lignes déjà existantes (15% ou 15,000 tonnes courtes par année). Commencés en 1967, ces travaux devaient être terminés dans les premiers mois de 1968. Dès le début cependant, une grève de 4 mois retarda considérablement le chantier et il fallut attendre jusqu'à la fin de 1969 pour compléter le travail.

Les produits de la fonderie se présentent sous quatre formes principales: des blocs pour la fabrication de feuilles d'aluminium, des billettes pour presses à extrusion, des barres pour fabrication de fil et des lingots pour usage général de fonderie et préparation d'alliages spéciaux. Au cours de 1967-68, la S.C.M.R. a complété les études préliminaires pour la construction d'une troisième ligne ($52.5 millions) et dont la réalisation a porté la capacité annuelle du moulin à environ 175,000 tonnes courtes d'aluminium. Les travaux ont débuté en mai 1968 et ont été complétés vers le début de 1970. En avril 1971, la compagnie employait approximativement 1,100 employés.

L'énergie hydro-électrique est fournie par la Manicouagan Power Company dont la S.C.M.R. détient 40% du capital-actions et la Q.N.S.P. 60%. Le barrage McCormick est situé à 11 milles (18.3 km) de la fonderie.

Au début, Canadian British Aluminium était contrôlée par British Aluminium Co. Ltd. et Quebec North Shore Paper. En vertu des contrats passés, toute la production d'aluminium non vendue au Canada devait être achetée par British Aluminium et les besoins en alumine comblés jusqu'en 1977 par l'Aluminium du Canada Ltée (Alcan) et British Aluminium, la première fournissait 75% du tonnage nécessaire et la seconde 25%. En retour, C.B.A. devait livrer à l'Alcan 20,000 tonnes par année d'aluminium entre 1959 et 1977. En 1959, une société britannique, Tube Investment Ltd., et une société américaine Reynolds Metals Co., acquièrent la majorité du capital-actions de la British Aluminium. Dès le début de l'année suivante, C.B.A. annonce la résiliation de son contrat avec l'Alcan avec effet le 13 décembre 1961 [14] et, depuis le 1er janvier 1962, Reynolds Metals Co. approvisionne le moulin en alumine. Le 11 mai 1966, Q.N.S.P. vend ses intérêts dans la C.B.A. (40% du capital-actions) à Reynolds Metals Co. et Tube Investment Ltd. Finalement, le 27 février 1970, les actionnaires de la C.B.A. approuvent l'amalgamation de la compagnie C.R.S. Capital Ltd. (une filiale de Reynolds Metals) et de la Canadian British Aluminium pour former l'actuelle société à Baie-Comeau, la Société Canadienne des Métaux Reynolds, contrôlée par Reynolds Metals Company de Richmond (Virginie). [15]

3- Le transit des céréales

La création d'une importante fonderie à Baie-Comeau ne devait pas marquer un terme à l'expansion continue de ce secteur de la Côte-Nord. A

---

14. Elle dut cependant verser $3,000,000 de compensation.
15. A ce sujet, consulter The Financial Post Corporation, carte blanche.

peine était-elle entrée en opération qu'une nouvelle activité, de type commercial, vint s'ajouter au nouveau complexe industriel.

Une société américaine Cargill Grain Company, contrôlée par des entreprises ferroviaires du Midwest américain et associée à des compagnies de navigation, choisit Baie-Comeau pour en faire un port de transit céréalier. Cargill Grain n'était pas une étrangère sur la Côte-Nord. Au cours de la dernière guerre mondiale, alors que le manque de transport maritime se faisait durement sentir, elle loua (à des conditions très onéreuses) ses bateaux à la Quebec North Shore Paper et à l'Alcan, organisant une sorte de navette à partir de New York par les canaux, les lacs et le Saint-Laurent. La bauxite sud-américaine était transportée à Port-Alfred d'où les caboteurs se rendaient à Baie-Comeau pour y charger le papier journal à destination de New York. [16] Cette compagnie recherchait dans l'estuaire ou le golfe du Saint-Laurent un port d'où il serait possible d'opérer le transbordement des céréales du cabotage vers la navigation océanique. Ce port devait pouvoir fournir un fret de retour, permettre la construction d'un quai en eau profonde, avoir l'espace disponible sur le littoral pour y ériger des entrepôts céréaliers et, si possible, être ouvert à l'année longue. Baie-Comeau était l'un des deux endroits (l'autre étant Sept-Iles) sur la Côte-Nord répondant le mieux à ces critères. A cela s'ajoutait la présence d'une ville déjà très bien structurée sur le plan des services (banques, magasins, écoles, logements) et des communications avec l'extérieur, et aussi d'installations portuaires que l'on

---

16. Biays, 1964, p. 485. Wiegman, 1953, p. 240.

pourrait utiliser pendant la construction du complexe céréalier. Par ailleurs, les aménagements hydro-électriques de la Manicouagan étaient largement en mesure de fournir l'énergie nécessaire à la manutention des céréales.

Le 27 juillet 1960, Cargill Grain inaugura donc, à Baie-Comeau, ses nouveaux élévateurs ($5,000,000) dont la capacité s'élève à environ 12,000,000 de boisseaux, ainsi qu'un quai de chargement et déchargement long de 585 pieds (180 m) avec 37 pieds (11.3 m) d'eau disponible à marée basse. (Figure 45). On y décharge du blé dur canadien, de l'orge, du maïs et du soya américain, les céréales canadiennes comptant actuellement pour environ 75-80% des entrées.

Les céréales arrivent en été par la Voie maritime du Saint-Laurent sur d'immenses barges des lacs (lakers) qui, souvent, transportent plus de 700,000 boisseaux en un seul voyage. Leur cargaison déchargée, les céréaliers se transforment en minéraliers avec comme fret de retour, du minerai de fer chargé à Port-Cartier, à Pointe-Noire ou à Sept-Iles. Les expéditions océaniques se font tout au long de l'année.

En moins de 35 ans, grâce à l'industrie du papier journal, de l'aluminium et du commerce des céréales, Baie-Comeau est donc devenu l'un des grands ports de l'estuaire du Saint-Laurent en même temps que l'un des principaux foyers industriels du Québec. Ces fonctions portuaires importantes n'ont pas tardé à en attirer d'autres. Baie-Comeau est aussi devenu un centre de distribution régional pour une foule de produits dont les

plus importants sont la gazoline, le mazout, les matériaux de construction et le ciment. De même, a-t-il été le point d'appui des gigantesques travaux hydro-électriques effectués par l'Hydro-Québec sur la Manicouagan et qui ne sont pas encore entièrement terminés.

CHAPITRE III

L'APPARITION DES PORTS MINERALIERS

L'exploitation des ressources naturelles en bois et en houille blanche est, à n'en pas douter, le principal responsable de la création du complexe économico-portuaire de Baie-Comeau. Dans la même direction, l'extraction des minerais de fer de l'hinterland plaçait la Côte-Nord dans une position très favorable face à l'évacuation de ces minerais. C'est ainsi que successivement, quatre ports miniers: Havre-Saint-Pierre, Sept-Iles, Port-Cartier et Pointe-Noire, sont nés le long de la côte et ont fait de cette région, un centre mondialement connu pour l'expédition du minerai de fer.

Le premier à voir le jour fut celui de Havre-Saint-Pierre, quelque 126 milles (210 km) en aval de Sept-Iles. Ouvert en 1950, il évacue l'ilménite extraite par la société Fer et Titane du Québec au lac Allard dont il est relié par une voie ferrée de 27 milles (45 km). Depuis le début des opérations, quelque 22,500,000 tonnes (1971) de minerai ont été expédiées en grande partie à Sorel où F.T.Q. possède son usine de transformation. Ces dernières années, le trafic minier a généralement évolué entre 1,000,000 et 1,500,000 tonnes par année, concentré entre la fin d'avril et le début de décembre, le port étant inactif en hiver. En dépit de cette importante activité maritime, la croissance de Havre-Saint-Pierre n'a pas atteint le niveau des autres centres urbains où les expéditions de minerai de fer constituent le pivot principal du trafic portuaire. Il est évident que

l'isolement géographique dans laquelle se situe Havre-Saint-Pierre, notamment sur le plan des relations avec l'extérieur, constitue une lourde hypothèque vis-à-vis le développement de ce centre.

A côté du joueur de petite ligue qu'est Havre-Saint-Pierre, Sept-Iles, avec ses 19,166,521 de tonnes expédiées en 1971, fait figure de géant. Jusqu'à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, une forte proportion du minerai était transbordée à Contrecoeur près de Sorel. Depuis 1959 cependant, il est livré aux usines sidérurgiques de l'intérieur par le biais de la Voie maritime, le reste étant exporté vers la côte atlantique américaine, l'Europe et l'Asie. Les expéditions ont débuté en 1954 avec du minerai extrait dans la région de Schefferville: en 1963, l'I.O.C.C. entreprit l'exploitation des gisements du lac Carol à proximité du lac Wabush. Le minerai est acheminé à Sept-Iles par voie ferrée. Pour faire face à l'accroissement de trafic, on a agrandi entre 1968 et 1970, les installations portuaires de Sept-Iles par la construction d'un nouveau quai de 900 pieds (276 m) de long avec une profondeur minimum de 60 pieds (18 m) à marée basse. Des minéraliers de 200,000 tonneaux peuvent maintenant fréquenter le port et les installations de chargement y sont devenues parmi les plus efficaces au monde.

Vers la fin de mars 1970, un groupe d'aciéries japonaises conclut avec Hanna Mining Co. Ltd. (consortium dirigeant la compagnie Iron Ore) un contrat d'achat de minerai de fer totalisant quelque $560,000,000. De 1973 à 1988, des minéraliers géants quitteront le port de Sept-Iles vers le pays du Soleil Levant avec quelque 75,000,000 de tonnes d'hématite

spéculaire. Le contrat prévoit une livraison annuelle maximum de 5,000,000 de tonnes de schlich (minerai broyé) en provenance du lac Carol. [1] Par ailleurs, le 10 septembre 1970, la compagnie Iron Ore a annoncé la construction à Sept-Iles d'une usine d'épuration et de boulettage au coût de $140 millions. Pendant la période de construction, environ 1,600 personnes y trouveront de l'emploi et lorsque l'usine sera en opération, 800. Des contrats à long terme (jusqu'à 25 ans) évalués à quelque $7 milliards, ont été passés avec des aciéries américaines, de Grande-Bretagne, de l'Allemagne de l'Ouest, de la France, des Pays-Bas et de l'Italie, auxquels s'ajoute celui du Japon. Après 1973, la production annuelle de l'Iron Ore devrait se situer aux alentours de 30,000,000 de tonnes ce qui augmentera notablement les expéditions effectuées par ce port. [2]

A environ 45 milles en amont de Sept-Iles se situe un autre port minier qui, sans atteindre l'importance de ce dernier, n'en est pas moins son plus proche concurrent: Port-Cartier.

La construction du port de Port-Cartier ne fut pas une mince affaire étant donné l'aspect rébarbatif de la côte à cet endroit. L'isobathe de 50 pieds (15.3 m) touche presque le littoral dans ce secteur; par ailleurs, la présence de 15 pieds (4.5 m) de sédiments sous-marins non consolidés y interdisait la construction de jetée. Il a donc fallu creuser, à même le roc en place, ce qui est considéré aujourd'hui comme l'un des plus grands

---

1. Le Soleil, avril 1969, p. 7. Tessier, 1970. Le Devoir, mars 1970, p. 6.
2. Charbonneau, 1970. Le Soleil, novembre 1970, p. 5. The Northern Miner, 1970, p. 23.

ports artificiels du monde, assez étendu et profond pour recevoir des minéraliers de 150,000 tonneaux.

La Quebec Cartier Mining extrait son minerai de fer au lac Jeannine, quelque 190 milles (316 km) au nord de Port-Cartier où il est transporté par voie ferrée. Les expéditions débutèrent en 1961 et, actuellement (1971), environ 9,000,000 de tonnes par année sont évacuées par le port dont une bonne partie à destination des Etats-Unis (U.S. Steel).

A la fin de septembre 1970, la Q.C.M. annonçait un investissement de $300 millions d'ici 1974 dans le but d'exploiter les gisements du mont Wright, situés à environ 88 milles (142 km) au nord-est du lac Jeannine. Les projections des spécialistes, quant à la capacité de production de la nouvelle mine, sont de l'ordre de 16 millions de tonnes par année. A Port-Cartier même, les changements qui devront être apportés seront mineurs et toucheront particulièrement le système de convoyeurs. Lorsque le tout sera en opération, le trafic minier du port devrait au moins doubler et probablement, dépassera le cap de 20,000,000 de tonnes par année.[3]

Dernier port minier à être créé sur la Côte-Nord, Pointe-Noire, situé à l'entrée ouest de la baie de Sept-Iles, évacue depuis 1965, environ 6,000,000 de tonnes de minerai de fer par année dont quelque 55% vers la zone des Grands lacs.

---

3. Les Affaires, septembre 1970. O'Neill, 1969.

On a vu précédemment, que pendant plus d'un demi-siècle, la pâte à papier produite par la Gulf Pulp and Paper de Clarke City, était expédiée à partir de Pointe-Noire. Faute de place à Sept-Iles, Wabush Mines, qui exploite les gisements du lac Wabush, en fit son terminus ferroviaire et maritime. Une voie ferrée contournant la baie de Sept-Iles le raccorde au Quebec North Shore and Labrador Railway. Les installations portuaires en place étaient totalement inadéquates pour un trafic de cette envergure. Aussi, la compagnie y aménagea-t-elle ses propres installations portuaires à proximité de celles de la Gulf Pulp and Paper. Le quai mesure 1,600 pieds (492.3 m) de long et l'on dispose de 41 pieds (12.5 m) d'eau minimum. Avec l'aide de la marée, des minéraliers de 100,000 tonneaux peuvent y prendre place. Wabush Mines a aussi construit à Pointe-Noire son usine de boulettage ($50 millions) en mesure de produire quelque 6,000,000 de tonnes par année de boulettes, à laquelle s'ajoutent une gare de triage et des installations pour l'entreposage du minerai.

CHAPITRE IV

LE PEUPLEMENT DE LA CÔTE-NORD

L'apparition des ports à bois et à pâte, la fondation de foyers urbains et industriels, la création de centres miniers, la mise en valeur des ressources hydro-électriques, la grande crise des années 30 et l'amélioration du réseau de communications, tels sont les principaux événements qui accéléreront la croissance démographique de cette région.

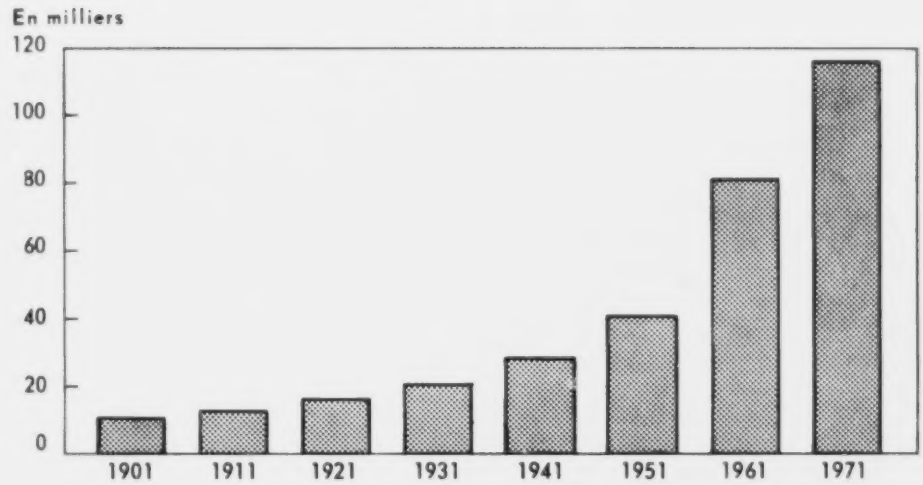
De 10,821 qu'elle était au début du siècle (1901), la population de la Côte-Nord - presque totalement concentrée sur le littoral - passe à 13,741 personnes en 1911, 16,212 en 1921, 21,707 en 1931, 28,995 en 1941, 41,921 en 1951, 81,368 en 1961 et finalement, à 116,363 personnes pour l'année 1971: elle est donc quelque 11 fois supérieure à ce qu'elle était en 1901. (Figure 46). L'augmentation a été surtout rapide à partir de 1935 alors que d'importantes sociétés étrangères se sont installées dans le secteur. Cependant, même avec ses 116,000 habitants, la population de la Côte-Nord ne représente en 1971 que 2.2% de la population québécoise.

Toute la côte n'a pas profité également de cet accroissement car à l'est de Sept-Iles (sauf dans le cas de Havre-Saint-Pierre) et à l'ouest de Forestville, on observe plutôt une stabilisation de la population et, même dans plusieurs cas, une diminution. (Tableau 75). C'est le secteur central, celui qui s'est le plus tourné vers l'exploitation des richesses naturelles de l'arrière-pays, qui a le plus bénéficié de cet accroisse-

CÔTE-NORD: ÉVOLUTION DE LA POPULATION GLOBALE

1901 - 1971(1)

Figure 46



(1) Y compris les villes de l'arrière pays

Source: Recencements décennaux, B.F.S. et Répertoire des municipalités, B.S.Q.

ment. Là, se situent les principales agglomérations urbaines de la Côte-Nord: Hauterive avec une population de 13,204 personnes en 1971, Baie-Comeau son voisin immédiat 12,108, Port-Cartier avec 3,728 habitants et Sept-Iles, la plus importante, 24,289. (Tableau 75).

Jusqu'aux environs de 1945, la plupart des villes et villages qui naissent le long de la côte, le doivent aux progrès de l'industrie forestière régionale et aussi à la crise économique des années 1930 dont l'un des effets sera de favoriser, à travers la Province, un certain repli vers la vie agricole.

Dès 1901, les frères Clarke entreprennent la construction d'un barrage hydro-électrique sur la Sainte-Marguerite et en 1910, avec une importante compagnie anglaise de papier journal, un moulin de pâte de bois qui sera expédiée à Londres. Ainsi est créée Clarke City - ville fermée jusqu'à la dissolution de la compagnie en 1967 - destinée à abriter le personnel du moulin. "Ce sera, jusqu'à l'avènement de Baie-Comeau, le plus important centre de peuplement de la côte", note P. Bussières dans son étude sur le peuplement de la Côte-Nord. [1]

Quelques années plus tard (1916), l'Ontario Paper se porte acquéreur du bail d'exploitation de Masson Martin Boyd [2] (marchand ontarien de bois de sciage) dans le bassin de la rivière Aux Rochers et y fonde Shelter Bay, embryon du futur Port-Cartier. Elle acquiert aussi, vers la même

---

1. Bussières, 1962, p. 107.
2. Wiegman, 1953, p. 36.

TABLEAU 75

Côte-Nord: population, 1901-71 (à l'exclusion de l'île d'Anticosti)

Subdivision	1901	1911	1921	1931	1941	1951	1956	1961	1966	1971
Aguanish	-	-	-	-	-	-	-	560	638	551
Bergeronnes	654	797	822	507	550	484	517	503	395	328
Baie-Johan-Beetz [3]	-	-	-	-	-	-	-	-	241	230
Sainte-Thérèse-de-Colombier	-	-	-	-	-	1,374	1,495	1,619	1,555	1,342
Côte-Nord du golfe du Saint-Laurent [4]	-	-	-	-	-	-	-	-	4,316	5,100
Les Escoumins	490	949	986	1,173	1,252	1,766	1,928	2,223	2,573	2,415
Havre-Saint-Pierre	1,818	838	885	1,167	1,583	1,856	2,171	2,407	2,687	2,940
Les-Sept-Cantons-Unis-du-Saguenay	474	201	712	2,007	3,595	4,153	1,731	1,964	555	612
Letellier	577	612	867	1,001	1,305	310	74	5	5	31
Moisie	-	-	-	-	-	-	672	1,063	1,014	987
Natashquan	386	400	263	321	236	435	425	549	523	442
Raguenau	-	-	-	-	-	1,248	1,523	1,747	2,016	1,812
Rivière-au-Tonnerre	242	287	465	509	826	739	895	940	827	588
Rivière-St-Jean [3]	-	-	-	-	-	-	-	-	732	607
Sacré-Coeur-de-Jésus	581	810	946	1,328	883	657	663	685	666	560
Longue-Pointe	-	-	-	-	-	-	-	-	483	547

TABLEAU 75 (suite)

Côte-Nord: population, 1901-71 (à l'exclusion de l'île d'Anticosti)

Subdivision	1901	1911	1921	1931	1941	1951	1956	1961	1966	1971
Ste-Anne-de-Portneuf	247	912	428	903	2,011	1,051	1,386	1,521	1,496	1,386
Saint-Firmin	339	285	248	387	401	414	455	492	546	534
Saint-Luc-de-Laval	-	-	-	-	-	701	1,329	2,112	2,393	2,330
Saint-Paul-du-Nord	616	627	1,172	1,348	1,322	883	1,056	1,124	1,076	962
Réserves indiennes	1,129	1,050	1,381	1,663	1,910	2,031	2,663	2,902	3,445	3,818
Non organisé	2,940	6,840	6,842	8,734	10,610	13,870	12,695	8,838	9,120	6,211
Autres	2,498	3,832	4,433	5,696	7,119	8,657	-	-	-	-
Cités et villes										
Sept-Iles	-	-	-	-	-	1,866	5,592	14,196	18,950	24,289
Baie-Comeau	-	-	-	-	1,548	3,972	4,332	7,956	12,236	12,108
De Grasse	-	-	-	-	-	-	-	-	1	102
Forestville	-	-	-	-	-	709	1,117	1,529	1,572	1,617
Gagnon	-	-	-	-	-	-	-	1,900	3,999	3,773
Hauterive	-	-	-	-	-	283	1,762	5,980	11,366	13,204
Port-Cartier	-	-	-	-	-	-	-	3,458	3,537	3,738
Villages										
Baie-Trinité						-	913	968	855	731
Chutes-aux-Outardes	-	-	-	-	-	648	923	1,336	1,921	1,934
Godbout						-	663	824	773	671
Grandes-Bergeronnes	-	-	-	469	503	743	810	779	846	804
Pointe-aux-Outardes [5]	-	-	-	-	-	-	-	-	826	836
Pointe-Lebel [5]	-	-	-	-	-	-	-	-	695	751
Sacré-Coeur	-	-	-	-	242	686	896	1,108	1,305	1,258
Sault-au-Mouton	-	-	-	-	-	721	873	876	940	954
Tadoussac	770	794	646	644	942	1,064	1,066	1,083	1,059	1,004

TABLEAU 75 (fin)

Côte-Nord: population, 1901-71 (à l'exclusion de l'île d'Anticosti)

Subdivision	1901	1911	1921	1931	1941	1951	1956	1961	1966	1971
Nouveau-Québec										
Schefferville	-	-	-	-	-	-	1,632	3,178	3,086	3,277
Réserves indiennes	-	-	-	-	-	-	-	-	3,269	3,542
Non organisé	-	2,547	1,958	2,584	3,067	4,470	4,251	4,943	3,631	3,150
Baie-James (temporairement)										4,287
TOTAL	10,821	13,741	16,212	21,707	28,995	41,921	56,508	81,368	107,663	116,363

Source: Recensements du Canada, Stat. Can. et Répertoire des municipalités, B.S.Q.

3. Municipalités constituées le 1er janvier 1966: Baie-Johan-Beetz, Longue-Pointe et Rivière-Saint-Jean (toutes détachées du Non organisé).
4. Même si cette municipalité existe légalement, il n'y a pas encore d'organisation municipale.
5. Les villages de Pointe-aux-Outardes et Pointe-Lebel ont été constitués en 1964 à partir des Sept-Cantons Unis-du-Saguenay.

époque, des concessions forestières sur la Franquelin et y organise une nouvelle base d'opérations en même temps qu'un village à son embouchure. En 1923, l'Ontario Paper loue d'autres limites dans le bassin de la Manicouagan et dès 1925-26, y commence la construction d'un barrage de retenue. Dix ans plus tard, sont entrepris les travaux de construction d'une papeterie en même temps qu'une ville sur le site actuel de Baie-Comeau. Au printemps de 1936, les premières familles arrivent en même temps que quelque 3,000 hommes nécessaires à la mise en route des chantiers. De mille qu'elle était en 1935, la population de Baie-Comeau compte déjà 1,548 personnes en 1941: elle devient alors le principal foyer de population sur la Côte-Nord.

En même temps que naît Baie-Comeau, se crée à une vingtaine de milles à l'ouest, le village de Chutes-Aux-Outardes dont le rôle est surtout d'héberger les ouvriers occupés sur les chantiers voisins.

Au cours de l'année 1937, les frères Price cèdent à l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills leurs concessions forestières dans le bassin de la Sault-aux-Cochons; en 1942, Forestville est déjà le plus gros expéditeur de bois à pâte sur la Côte-Nord mais la ville ne sera fondée officiellement qu'en 1952. L'importance des installations portuaires, la centralisation des services de la compagnie et l'activité bourdonnante des chantiers de coupe, font plus que doubler la population de ce centre dans les années subséquentes. On y compte 600 âmes en 1946, 709 en 1951, 1,117 en 1956 et 1,529 en 1961: la population se maintenant à ce dernier niveau jusqu'à aujourd'hui. (Tableau 75). Disons cependant que les seules activités fo-

restières ne sont pas les uniques responsables de cette expansion démographique. A partir de 1951-52, le port de Forestville devient le centre de transit des matériaux destinés aux chantiers de l'Hydro-Québec sur la Betsiamites. Ces gigantesques travaux nécessitent, entre autres, la construction d'une route de 88 milles (147 km) vers le chantier pour convoyer le matériel, l'amélioration des installations portuaires déjà en place et aussi l'aménagement d'une ville: Labrieville, construite à partir de 1953, et qui loge le personnel attaché au fonctionnement des deux centrales. Ainsi assure-t-on une première occupation humaine de l'arrière-pays. (Photo 41).

Mais, la fin des travaux vers 1960 freine un peu l'expansion humaine et territoriale de Forestville; bien qu'elle soit devenue un centre de commerce enviable vis-à-vis les municipalités qui la séparent du Saguenay, on insiste plutôt aujourd'hui sur le développement industriel à l'exemple de Baie-Comeau. Avec la municipalité voisine Saint-Luc-de-Laval - mieux connue sous le nom de Forestville-Nord - l'agglomération atteint en 1971 presque 4,000 habitants, un peu plus que Port-Cartier.

Alors que la grande crise économique des années 1930 restreint considérablement le marché du bois, plusieurs scieries de la Côte-Nord doivent fermer leurs portes, précipitant en chômage une bonne partie des populations de Sacré-Coeur, Grandes-Bergeronnes, Les Escoumins, Sainte-Anne-de Portneuf et Mille-Vaches (Saint-Paul-du-Nord). [7] A la suite de l'offre du ministère de la Colonisation, qui désirait y ouvrir un nouveau domaine à la colonisation agricole, une dizaine de familles quittent leur village

---

7. Bussières, 1962, p. 109.

(Saint-Paul-du-Nord et Sainte-Anne-de-Portneuf) en 1931 pour le canton Latour; jusqu'en 1940, ils seront suivis par d'autres colons des Bergeronnes, de Sacré-Coeur et de Mille-Vaches qui s'installent aussi dans le canton Latour et dans le canton Betsiamites. Naissent ainsi les paroisses de Sainte-Thérèse-de-Colombier (1,342 personnes en 1971), Ragueneau (1,812) et les dessertes de Pointe-Lebel (751) et des Buissons sur la péninsule de Manicouagan. [8] Mais, peu portés vers les activités agricoles, les nouveaux venus ne tardent guère à délaisser un type d'activité pour lequel ils n'avaient aucune préparation. Dès que reprennent les travaux du barrage hydro-électrique des Outardes en 1933, la plupart des colons se détournent de la terre et rejoignent le nouveau chantier où les salaires et le type de travail sont beaucoup plus attrayants.

En 1935 cependant, la frange littorale de la Côte-Nord est déjà habitée: "de Tadoussac à Blanc-Sablon, il ne se trouve pas en 1935 deux établissements séparés l'un de l'autre de plus de 20 milles" note Paul Bussières. [9] Les meilleurs havres de pêche sont occupés depuis le milieu du siècle dernier; les embouchures de rivières propices au flottage de bois possèdent leur agglomération petite ou moyenne et les meilleurs terrains agricoles ont fait aussi l'objet d'occupation humaine. Dans l'ensemble, le peuplement demeure cependant bien ténu et ne dépasse guère au total 25,000 habitants.

A partir des années 1950, l'exploitation sur une vaste échelle des ressources hydro-électriques et minières va doter la Côte-Nord d'un arrière-pays immense et accentuer rapidement la croissance démographique du littoral.

---

8. Bussières, 1962, p. 109.
9. Ibid, p. 110.

Hydro-Québec

Photo 41 - Labrieville. Vue aérienne.

La Quebec North Shore Paper de Baie-Comeau termine, en 1952, la phase 1 de son projet hydro-électrique sur la Manicouagan, [10] assurant ainsi à la ville d'amples réserves en ce domaine. La phase 2 sera complétée en juin 1958 et l'on disposera alors à Baie-Comeau de réserves dépassant 280,000 chevaux. A partir de 1959, l'Hydro-Québec entreprend la construction du grand complexe producteur d'électricité sur les rivières Aux Outardes et Manicouagan qui, une fois terminé, fournira 5,763,010 kilowatts (7,835,400 chevaux) [11] auquel il faudra ajouter, à partir de 1972, celui des chutes Churchill dont la capacité finale sera de 5,225,000 kilowatts (7,000,000 chevaux) en 1976. [12]

---

10. On se rappelle que la Q.N.S.P. avait acquis du Québec les droits d'aménagement des premières chutes de la Manicouagan.
11. Voir la figure 15, première partie.

Dès 1956, l'abondance (et aussi les possibilités futures) d'énergie hydro-électrique amène à Baie-Comeau une fonderie d'aluminium faisant de cette ville, le premier centre manufacturier de la Côte-Nord. Quatre ans plus tard, Baie-Comeau devient aussi le premier port céréalier du secteur. Entre1941 et 1961, la population quintuple passant de 1,541 habitants à 7,956, chiffre qui sera presque doublé en 1971 (12,108). Le flot des nouveaux arrivants est si puissant qu'une nouvelle ville, Hauterive, naît (1950-51) aux portes même de Baie-Comeau. Sa population banlieusarde dépasse en 1971, de 1,096 habitants celle de la ville-mère. Globalement, l'agglomération renferme actuellement 25,312 personnes (1971), environ 22% de la population totale de la Côte-Nord. (Tableau 75).

Mais, c'est l'exploitation des ressources ferrugineuses de l'arrière-pays qui ajoutera, à partir de 1950, une nouvelle dimension à la croissance démographique de cette région.

La société Fer et Titane du Québec s'installe au lac Allard et à Havre-Saint-Pierre entre 1948 et 1950. Depuis longtemps cependant, c'est déjà une des principales agglomérations de la Côte-Nord: sa population se chiffrait à 1,818 habitants en 1901, à 1,167 en 1931 et 1,856 en 1951. Les activités minières n'y auront pas le même impact qu'à Sept-Iles et Port-Cartier mais elles compensent avantageusement les effets consécutifs

---

12. Bien que les chutes Churchill ne soient pas à proprement parler dans l'arrière-pays de la Côte-Nord, les lignes de transmissions (735,000 volts) acheminant l'énergie, rejoindront la côte du golfe du Saint-Laurent aux environs de Sept-Iles en direction de Montréal. La Côte-Nord sera donc à même de profiter de ce surplus énergétique.

au transfert de l'évêché à Hauterive; [13] en 1971, le nombre d'habitants est presque le double de celui de 1951: 2,940.

Sept-Iles sera le centre du littoral qui profitera le plus de l'expansion minière. En 1926, on n'y trouvait guère que 600 personnes vivant surtout de pêche, de chasse et de la coupe du bois; lorsqu'en 1951, la compagnie Iron Ore y entreprend la construction du chemin de fer vers Schefferville et du port minier, la population se chiffre à 1,866 âmes. Dès 1956, elle totalise déjà 5,592 personnes - les expéditions minéralières ont débuté en 1954 -, atteint 14,196 cinq ans plus tard, 18,950 en 1966 et finalement 24,289 au 1er juin 1971.

Sans doute, la fonction première de la ville est-elle l'expédition du minerai de fer. Le port de Sept-Iles se classe actuellement au premier rang canadien pour le trafic du minerai de fer ce qui le place (1971) au deuxième rang parmi les ports canadiens derrière Vancouver pour le volume global du trafic (y compris Pointe-Noire). Ce n'est pas un mince avantage compte tenu de la situation géographique périphérique dans laquelle se situe le port par rapport aux autres grandes agglomérations portuaires du Saint-Laurent. Mais, Sept-Iles est aussi la base de ravitaillement des villes minières de l'arrière-pays en même temps que le grand pôle d'attraction où gravitent, plus ou moins, toutes les agglomérations comprises entre Godbout et Moisie. Noeud de circulation aérienne dominant de la Côte-Nord, terminus jusqu'en 1961 du seul chemin de fer d'importance reliant le littoral à l'intérieur, intégrée par la route 238 au

---

13. Le siège de l'évêché du golfe du Saint-Laurent (vicariat apostolique) sera transféré à Hauterive peu après la fondation de cette ville.

réseau routier national, premier centre d'expédition de minerai de fer au Canada, dotée d'une infrastructure aussi moderne que jeune, la ville de Sept-Iles semble appelée à un avenir prometteur sur la Côte-Nord. (Photo 42).

Les travaux de l'Iron Ore à Schefferville ont abouti à l'implantation d'un puissant complexe minier. En dépit de grandes difficultés topographiques et du climat très sévère, on y a construit un chemin de fer le reliant à Sept-Iles, une ville (Schefferville) une centrale hydro-électrique et un réseau de routes desservant les mines. La ville a été créée officiellement le ler août 1956. Construite sur une kame deltaïque qui s'avance dans le lac Knob, elle a une population fixe de 3,277 personnes en 1971, à laquelle il faut ajouter environ un millier d'Indiens. D'abord prévue pour loger le personnel de la compagnie et une quinzaine de familles, Schefferville s'est peu à peu agrandie avec l'arrivée de nouvelles installations telles l'aéroport, la Compagnie de téléphone Bell et la base de radar. [14] Aujourd'hui, elle est un peu une plaque tournante à l'intérieur du Nouveau-Québec semblable à Sept-Iles pour la Côte-Nord.

Dans le même axe mais en territoire terreneuvien, ont surgi aux alentours de 1960, deux autres villes: Labrador City desservant l'exploitation minière de l'Iron Ore au lac Carol et Wabush, celle de Wabush Mines au lac Wabush, situées à proximité l'une de l'autre. Elles sont reliées par un embranchement ferroviaire à la ligne principale du Q.N.S. and L.R. entre Schefferville et Sept-Iles. Pour l'année 1972, la population de ces deux centres était respectivement de 7,500 et 2,669 habitants.

---

14. Taillefer, 1957, pp. 37-63.

Municipalité de Sept-Iles

Photo 42 - Sept-Iles: vue aérienne. Au centre bas, les installations portuaires de l'Iron Ore. Au centre haut, les quartiers résidentiels avec une partie de la baie à l'arrière-plan.

Vers la même période, un quatrième centre minier est apparu à environ 190 milles (316 km) de la Côte-Nord: celui du lac Jeannine. La Quebec Cartier Mining détient dans ce secteur quatre concessions principales situées au lac Jeannine, au mont Reed, au lac Harvey et au mont Wright. Seule la première est actuellement exploitée bien que la dernière le sera bientôt. Deux villes nouvelles sont nées de cette entreprise: Gagnon sur les rives du lac Barbel (à proximité du lac Jeannine) et Port-Cartier à côté de Shelter Bay, toutes deux reliées par voie ferrée. A cela s'ajoutera Fermont (mont Wright) vers 1976.

Au début des opérations, la population flottante de Gagnon a été

beaucoup plus importante que la population résidentielle: on y trouve quelque 8,000 hommes au mois d'août 1960 occupés aux travaux de terrassement et de construction (ville, centrale hydro-électrique, routes locales). En 1961 cependant, elle était déjà tombée à 1,000. Par contre, la population permamente totalise déjà 1,900 âmes cette même année, 3,999 en 1966 et 3,773 au 1er juin 1971. Les projets récemment annoncés de la Q.C.M. au mont Wright prévoient, entre-autres, la création à cet endroit d'une nouvelle ville (Fermont) [15] qui devrait compter quelque 4,000 personnes aux environs de 1980. Bien qu'il ne soit pas encore question d'abandonner l'exploitation du lac Jeannine, l'ouverture de ce nouveau chantier aura sans doute des répercussions négatives sur l'avenir de Gagnon; il est probable que sa population ne dépassera guère le niveau actuel si elle ne continue pas à décroître comme c'est le cas ces dernières années.

En même temps que naissait en plein coeur de l'arrière-pays la ville de Gagnon, se construisait le long de la côte à l'embouchure de la rivière aux Rochers (rive gauche), Port-Cartier, terminus ferroviaire et maritime de la Quebec Cartier Mining. Depuis longtemps cependant, le village de Shelter Bay existait à cet endroit (rive droite) mais dès 1964, la nouvelle ville l'absorbait définitivement, Shelter Bay devenant alors le quartier ouest de la ville (Port-Cartier-Ouest). La population actuelle s'élève à 3,738 habitants (1971): elle a relativement peu variée depuis 1961. (Tableau 75). La majorité des habitants est à l'emploi de la compagnie.

---

15. "Fermont" évoque deux choses: de 1736 à 1858, le petit village des Forges Radnor, non loin de Trois-Rivières s'appelait Fermont. C'est là que fut exploitée la première mine de fer du Canada. Cela rappelle aussi le mont Wright qui, dit-on, est une montagne de fer aux réserves immenses.

La création de centres urbains sur la Côte-Nord a nécessité l'organisation de moyens de communications modernes qui, à leur tour, favorisèrent la croissance démographique. Jusqu'aux environs de 1950, les relations de la Côte-Nord avec l'extérieur étaient surtout faites par mer au cours de la saison de navigation: les ports utilisant des entrepôts où s'entassaient à l'automne toutes sortes de produits, notamment des denrées alimentaires.

De 1920 jusqu'à 1968, c'est la Clarke Steamship Company qui fut l'artisan principal du trafic maritime côtier pour les localités comprises dans le secteur de Baie-Comeau - Lourdes-de-Blanc-Sablon - avec Québec et Montréal. A partir de 1928, cette compagnie opère un service d'hiver entre La Malbaie et les ports de la Côte-Nord jusqu'à Havre-Saint-Pierre. [16] Une filiale (La Compagnie de Transport du Bas-Saint-Laurent) maintient des services de traversiers entre cette région et la Gaspésie. Aujourd'hui, la Clarke est toujours présente sur la Côte-Nord mais d'autres compagnies (en particulier Agence Maritime Inc.) lui font concurrence.

Bien que les transports maritimes soient toujours nécessaires dans cette région, notamment sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord, ils sont aujourd'hui complétés par d'autres moyens de communications.

L'introduction de l'aviation commerciale depuis une vingtaine d'années a profondément modifié les conditions de vie sur la côte. De l'embouchure du Saguenay au détroit de Belle-Isle, s'échelonne tout un chapelet d'aéro-

---

16. Chassé, 1937.

ports dont 14 sont licenciés. [17] Les plus importants sont ceux de Forestville (longueur maximale de la piste, 6,000 pieds), Baie-Comeau (6,000 pieds) et surtout celui de Sept-Iles (6,572 pieds), plaque tournante des transports aériens. Air Canada relie quotidiennement Sept-Iles à Québec, Montréal et Schefferville de même que Québecair dont le service s'étend aussi aux principaux centres de la côte et de l'intérieur et à la péninsule gaspésienne. [18] A cela s'ajoute le trafic de compagnies aériennes comme Air Gaspé, Eastern Provincial Airways, Matane Air Service et Ailes du Nord. (Figure 47).

Malgré l'importance de l'aviation commerciale dans cette région, la continuation de la route littorale a sans aucun doute été le facteur déterminant qui a sorti une partie de la Côte-Nord de son isolement traditionnel. En 1959, la route 238 [19] fut définitivement complétée entre Baie-Comeau et Moisie (une quinzaine de milles à l'est de Sept-Iles) assurant ainsi des liaisons routières rapides entre Tadoussac et ce dernier centre. En aval de la Moisie, la situation n'est pas aussi engageante quoique des progrès aient été enregistrés ces dernières années: le

---

17. Baie-Comeau, Baie-Comeau — Hauterive, Forestville, Harrington, Havre-Saint-Pierre, Lourdes-de-Blanc-Sablon, Mingan, Natashquan, Rivière-au-Tonnerre, Saint-Augustin, Sept-Iles. En dehors de la côte, ce sont Schefferville, Gagnon et Manicouagan.
18. En l'occurence, Churchill Falls, Gagnon, Wabush, Manicouagan, Mingan, Rivière-au-Tonnerre, Lourdes-de-Blanc-Sablon, Saint-Paul, Old Fort Bay, Saint-Augustin, La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, Harrington Harbour, Romaine, Kégaska, Natashquan, Aguanish, Baie-Johan-Beetz, Havre-Saint-Pierre, Mont-Joli — Rimouski et Rivière-du-Loup.
19. La route 238 s'étire de Québec jusqu'à la Moisie, une distance d'environ 425 milles. C'est une route de première classe, pavée sur toute sa longueur.

tronçon Havre-Saint-Pierre – Moisie est tracé mais non encore carrossable. L'obstacle majeur dans le cas présent est constitué par la Moisie sur laquelle il faudra bientôt jeter un pont d'environ $3 millions. Tant que cet obstacle n'aura pas été éliminé, la Moyenne et Basse-Côte-Nord ne connaîtront sans doute pas de transformations majeures, du moins sur le plan routier. (Figure 47).

L'amélioration des communications terrestres a permis d'établir des services réguliers d'autobus (Autobus Sept-Iles: la jonction avec Autobus Drolet se fait à La Malbaie) entre les villes de la côte et Québec, complétées par des sociétés de camionnage dont le trafic s'élève à plusieurs milliers de tonnes annuellement. [20]

Dans un autre domaine, le volume grandissant des marchandises transportées par camions entre Montréal, Québec et les villes de la Côte-Nord, s'avère un argument de poids pour les partisans d'un chemin de fer littoral. [21] Plusieurs projets ont déjà été avancés mais rien ne s'est encore réalisé. L'un d'entre-eux est celui du Canadien National offrant deux possibilités: jonction de la région de Chibougamau à celle de Gagnon et de là, à Port-Cartier par la Cie des Chemins de Fer Cartier, avec des embranchements littoraux vers Baie-Comeau et Sept-Iles; jonction de Chicoutimi avec la Côte-Nord en longeant la nouvelle route le long de la rive gauche du Saguenay, jusqu'à Sept-Iles à partir du littoral. Ce dernier projet aurait l'avantage de permettre l'expédition l'année durant de produits saguenéens (papier journal, aluminium et même minerais) à partir des ports en eau profonde de la Côte-Nord.

---

20. Sept-Iles Express, Express Service, Cartier Transport.
21. On sait que la voie ferrée du Canadien National sur la rive nord du Saint-Laurent s'arrête à La Malbaie dans le comté de Charlevoix.

Grâce à l'exploitation de ses richesses naturelles, la Côte-Nord sort peu à peu de son isolement. La naissance des ports à bois et à pâte, la création de centres urbains et industriels, des ports miniers et l'organisation d'un réseau plus moderne de communications, tels sont les principaux événements qui ont accéléré la croissance démographique de cette région.

Mais, toute la Côte-Nord n'a pas profité également du boom économique des trente dernières années. A l'est de Sept-Iles, si l'on excepte le cas de Havre-Saint-Pierre, on ne trouve aucun port important traduisant ainsi l'état de stagnation latente qui affecte toujours cette protion de la côte.

C'est le secteur Forestville—Sept-Iles, le plus détourné des ressources locales traditionnelles en faveur des richesses naturelles de l'arrière-pays, qui a tiré le meilleur parti de la situation. Là se situent les grands ports de la Côte-Nord, ses principales agglomérations, ses complexes industriels et dans l'intérieur, les centres miniers directement reliés à la côte.

Les ressources naturelles demeurent cependant abondantes. A peine 25% du territoire forestier est exploité. Toute la Moyenne et Basse-Côte-Nord attendent toujours les projets d'envergure sur leur territoire où une ou des usines semblables à celle de la Q.N.S.P. (ou Rayonier) de Baie-Comeau, trouveraient de la matière première à volonté. Bientôt sera complété le harnachement des cours d'eau importants ce qui met d'abondantes ressources hydro-électriques à la disposition des industries. Les chutes

Churchill commenceront à produire de l'énergie dès 1972 et les lignes de 735,000 volts longeront la côte entre Sept-Iles et la Manicouagan. Enfin, l'arrière-pays s'avère très riche en ressources ferrugineuses et l'exploitation des vingt dernières années les a à peine entamées.

L'industrie minière demeure cependant l'artisan principal des progrès récents et, c'est grâce à cette dernière que la Côte-Nord peut se targuer de posséder les plus importants ports minéraliers du pays. Sauf pour l'agglomération de Baie-Comeau-Hauterive, la vie économique des villes principales gravite autour de cette activité tant le long de la côte que dans l'arrière-pays. Dans cette optique, le manque de diversification industrielle affaiblit la position économique de ces centres qui risquent un arrêt brutal de leur rythme de croissance advenant un recul prononcé de l'industrie. Pour les quinze ou vingt prochaines années cependant, les perspectives semblent assez bonnes, les compagnies minières effectuant actuellement de gros investissements d'une part sur la côte et, d'autre part, dans l'arrière-pays.

Dans un autre domaine, les transports maritimes ont toujours joué un rôle fondamental sur le plan des communications entre cette région et le reste du Québec; cette situation est toujours vraie en ce qui concerne la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Cependant, c'est surtout l'amélioration du système routier jusqu'à Sept-Iles qui, véritablement, a réuni ce territoire au reste du Québec. La Moyenne et Basse-Côte-Nord demeurent toujours dans l'expectative en ce domaine mais le gouvernement du Québec s'apprête

à construire le pont de la Moisie, obstacle principal à la poursuite de la route 238. Comme ce secteur de la côte a relativement peu changé depuis le début du siècle, nul doute que ces travaux auront un impact énorme sur son avenir.

CONCLUSION

Au cours des trente-cinq dernières années, le développement de la Côte-Nord a progressé à pas de géants comparativement aux années antérieures. La population globale a plus que doublé, d'importants complexes urbains et industriels se sont créés, et la région est devenue l'un des principaux foyers maritimes du Canada grâce à l'exploitation intensive des ressources naturelles de l'arrière-pays en particulier de la forêt, du minerai de fer et de l'énergie hydro-électrique.

Malgré ces progrès récents, la Côte-Nord est-elle vraiment sortie de son isolement traditionnel; est-elle réellement intégrée au reste du Québec? On peut raisonnablement en douter et, dans l'ensemble, plusieurs indices comme la concentration de la population le long de la frange littorale occidentale, la prédominanee des activités primaires, la faiblesse de l'industrie de transformation, l'hinterland toujours difficilement accessible et les moyens de communications peu développés avec les autres régions québécoises, illustrent plutôt un état de marginalité qu'il sera difficile d'éliminer compiètement à cause de l'éloignement géographique de la Côte-Nord.

Le développement économique a affecté inégalement les divers secteurs du littoral. La Haute-Côte-Nord a le plus profité des possibilités de l'arrière-pays et du littoral même. Les concentrations urbaines y sont localisées au point d'aboutissement, de transformation et de transit des produits venant de l'intérieur et en route vers l'extérieur.

A l'exception du centre minier de Havre-Saint-Pierre, la Moyenne et Basse-Côte-Nord sont restées en dehors du renouveau économique des dernières années. La pêche y constitue toujours le principal gagne-pain de la population et il est à prévoir que cette situation se perpétuera tant que le réseau de communications terrestres ne sera pas amélioré.

Sauf pour l'agglomération de Baie-Comeau - Hauterive, la vie économique des principales villes de la Côte-Nord et de son arrière-pays dépend presque complètement de l'activité minière. Cela se vérifie surtout dans les centres de l'intérieur tant au Québec qu'au Labrador terreneuvien. Sept-Iles tente de diversifier ses activités mais l'expédition du minerai constitue toujours, et de loin, son activité principale. De même la nouvelle usine de pâtes chimiques actuellement érigée à Port-Cartier contribuera-t-elle à diversifier les activités dans cette dernière agglomération.

Les complexes miniers de l'intérieur, associés aux centres d'expéditions maritimes de la côte, constituent une caractéristique particulière à la Côte-Nord. Bien sûr, de nouveaux centres miniers peuvent naître, jumelés à de nouveaux ports d'expédition mais, dans l'ensemble, la situation globale restera à peu près la même. Les industries manufacturières qui tentent actuellement de s'implanter dans la région s'installeront probablement dans les centres déjà équipés de la frange littorale.

L'hinterland lui-même demeure, somme toute, peu développé. Les quelques percées effectuées par les compagnies minières et l'Hydro-Québec ont beaucoup contribué à en diminuer l'aspect sauvage et inaccessible. Mais, les centres d'urbanisation sont peu nombreux, ils n'ont pas ou peu de rapports

organiques entre eux et entretiennent des communications difficiles avec la côte. A une exception près, ils desservent une industrie particulière, celle du minerai de fer, et leur avenir peut être compromis d'une année à l'autre selon les fluctuations du marché international. Les tentatives d'exploitation ont encore très peu touché l'arrière-pays de la Moyenne et Basse-Côte-Nord (à l'exception du lac Allard), là où les ressources ferrugineuses, forestières et hydro-électriques semblent prometteuses. L'absence d'infrastructures routières adéquates est une lourde hypothèque dans le cas présent.

A cause de la situation géographique particulière et de l'arrivée tardive de moyens de transport efficaces, les activités maritimes ont toujours joué un rôle important dans l'économie régionale tant sur le plan des communications que sur celui des approvisionnements. Aujourd'hui, ce rôle particulier ne concerne plus guère que la Moyenne et Basse-Côte-Nord, toujours isolées selon les normes modernes de communications.

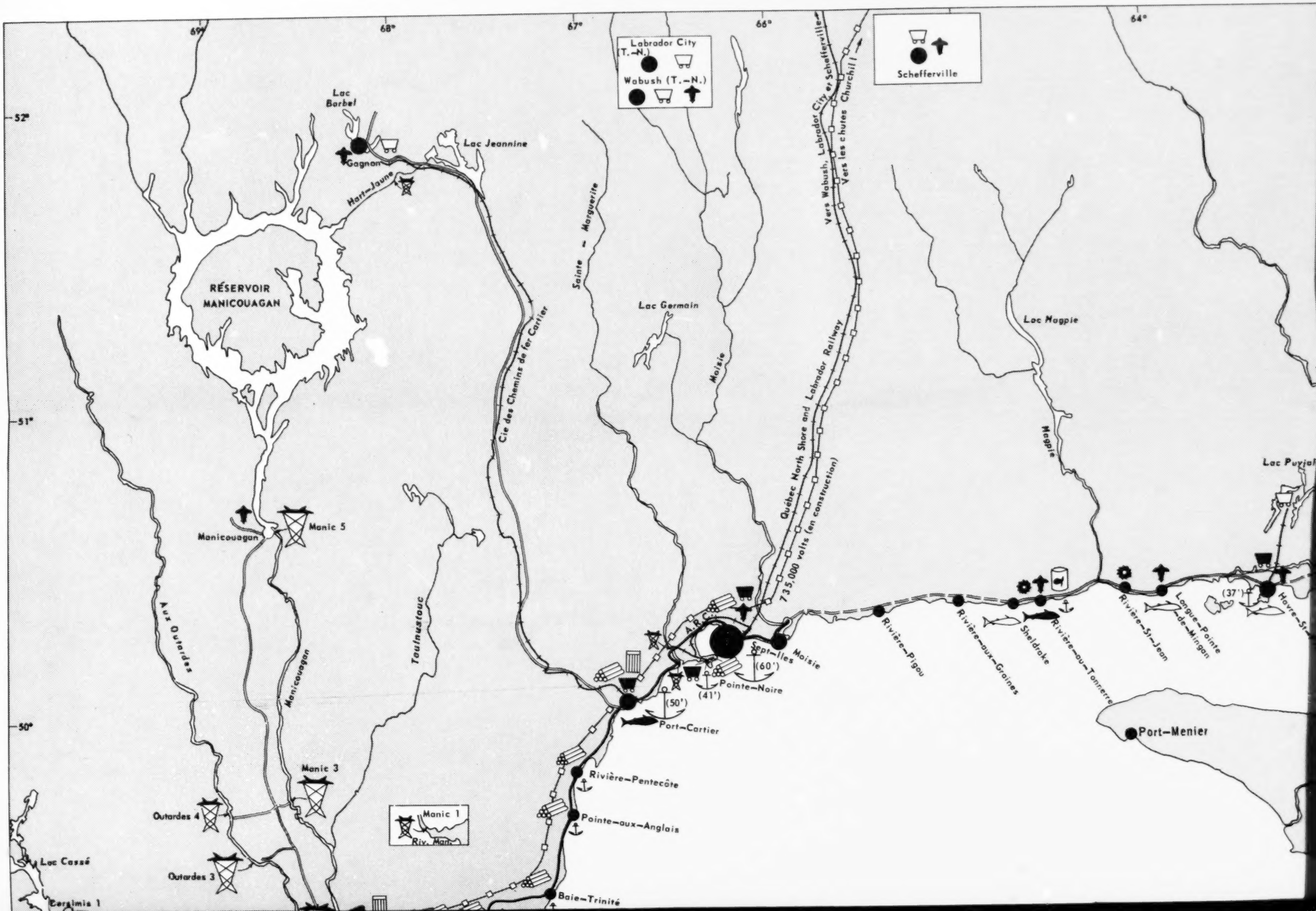
Sur la Haute-Côte-Nord, l'exploitation intensive des ressources forestières, hydro-électriques et surtout minières a complètement changé l'activité maritime. L'absence de transformation du minerai de fer dans la région même a amené la création d'importants ensembles portuaires voués à l'expédition du minerai et qui se placent parmi les premiers ports canadiens sur le plan du tonnage. C'est ainsi qu'une certaine portion de la Côte-Nord est devenue l'un des principaux foyers maritimes du pays en même temps qu'un nouveau pôle de croissance économique du Québec.

Même si les moyens de communications entre la Côte-Nord et le reste

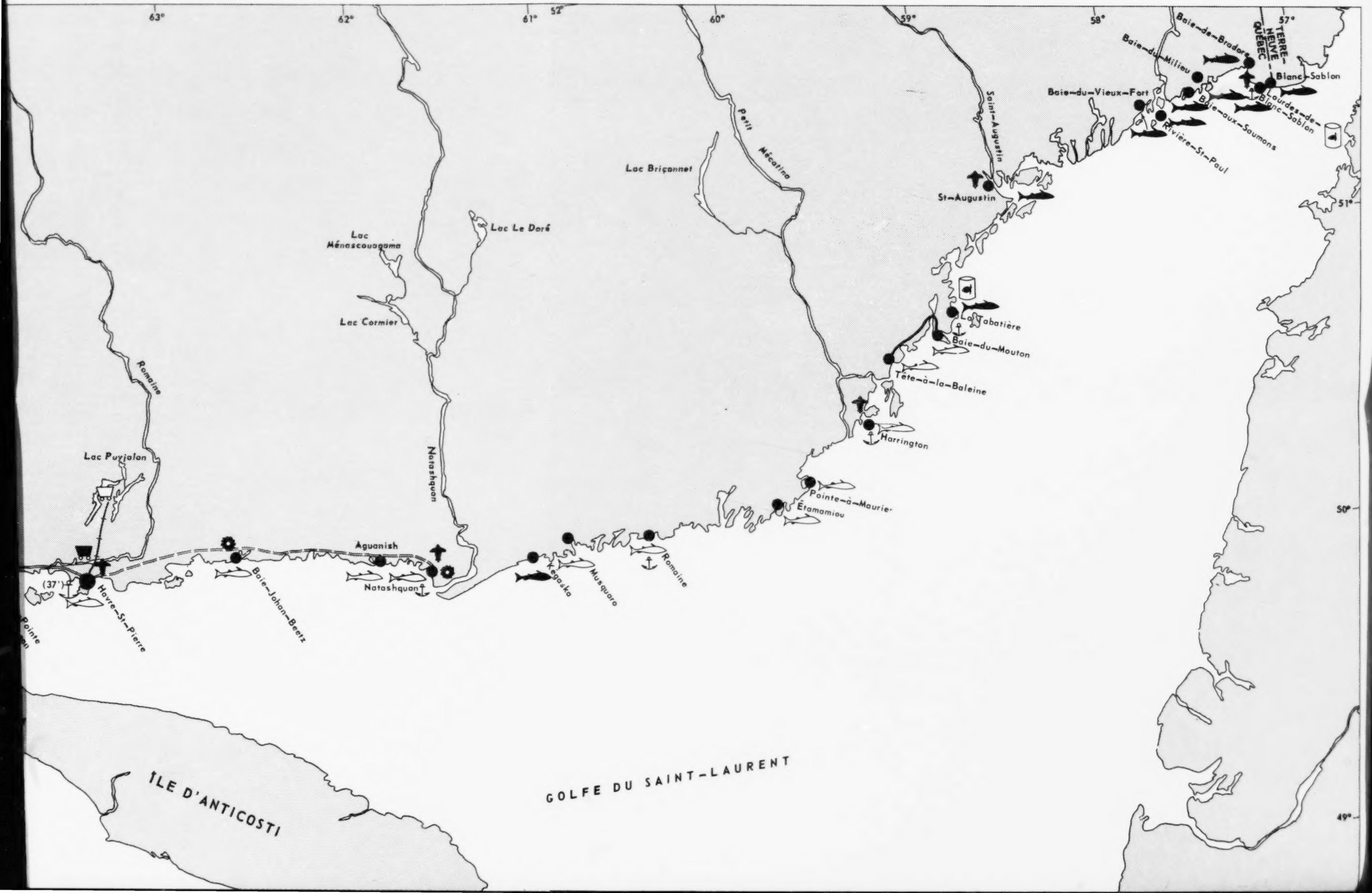
du Québec continuent à s'améliorer, les activités maritimes vont demeurer un élément-clef de l'économie régionale, principalement à cause des denrées particulières manutentionnées qui se prêtent à ce type de transport, des avantages portuaires déjà en place et du marché essentiellement international.

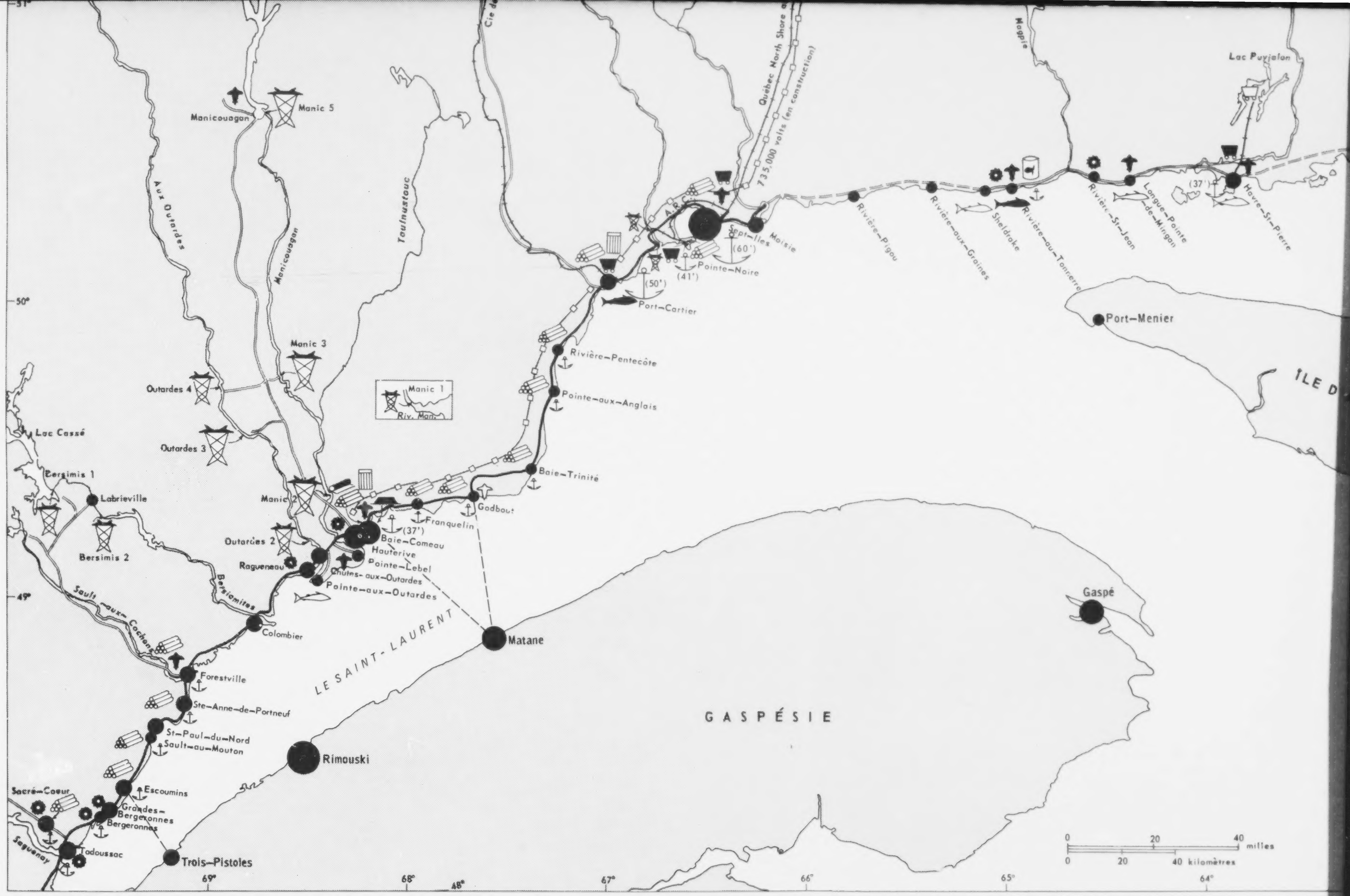
Dans l'ensemble, la Côte-Nord reste donc un pays difficile, une terre à découvrir, dont le développement progresse cependant à pas de géants. Mais, il existe toujours deux Côtes-Nord: une première de plus en plus développée où les secteurs primaire et secondaire sont l'objet d'investissements importants, où les modes de transports s'améliorent constamment, où existent des relations suivies avec l'arrière-pays et où la majorité des services sont maintenant disponibles au même titre que dans les autres régions du Québec; une seconde où, à part le titane du lac Allard, la pêche constitue le principal gagne-pain de la population, où le niveau de vie demeure très bas comparativement au secteur ouest, où les communications routières avec le reste du Québec n'existent toujours pas et où les services les plus communs demeurent souvent inaccessibles. Sans doute, le terme terra incognita s'applique-t-il mieux à cette portion de la côte que la plupart des Québécois n'ont toujours pas découverte.

Carte synthèse d



nthèse de la Côte-Nord





Dressée par Jacquelin Harvey.

Lac Puyjalon

Natashquan

Aguanish

Natashquan

Harrington

Pointe-à-Maurie-

Étamamiou

Romaine

Musquaro

Egaska

Baie-Johan-Beetz

Havre-St-Pierre

(37')

Pointe-Mingan

ÎLE D'ANTICOSTI

GOLFE DU SAINT-LAURENT

TERRE-NEUVE

50°

49°

48°

64°

63°

62°

61°

60°

59°

58°

40 milles

40 kilomètres

Principaux centres

20,000 hab. et plus

10,000 à 19,999

1,000 à 4,999

Moins de 1,000 hab.

Voies de communication

Route principale

Route secondaire

Route en construction

Traverse

Voie ferrée

Aéroport principal

Aéroport secondaire

Ligne de transmission

Principaux ports (tonne courte)

10,000,000 et plus

5,000,000 à 9,999,999

1,000,000 à 4,999,999

moins de 1,000,000

Centrales hydroélectriques

plus de 1,000,000 Hp

500,000 à 999,999 Hp

100,000 à 499,999 Hp

moins de 100,000 Hp

Principales activités industrielles

Minerai de fer (extraction)

Minerai de fer (expédition)

Scierie

Bois à pâte (expédition)

Papier journal

Aluminium

Entrepôt céréalier

Transformation du poisson

Ports de pêche

Principaux

Secondaires

786-T-14

Dessinée par Lisette Laberge, département de géographie, université Laval.

En vente chez:
l'Editeur officiel du Québec
Hôtel du Gouvernement, Québec
$4.00